Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers

Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers

Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers

HERAUSGEGEBEN VOM

GENERALINSPEKTOR FÜR DAS DEUTSCHE STRASSENWESEN

1936

VOLK UND REICH VERLAG BERLIN

2. Auflage

Für den Volk und Reich-Arbeitskreis bearbeitet von Waldemar Wucher

Alle Rechte, insbesondere das des Nachdrucks, (einschl. der Bilder, Karten und graphischen Darstellungen) und der Übersetzung vorbehalten. Copyright 1936 by Volk und Reich Verlag GmbH., Berlin W 9.
Druck: Spamer A.-G., Leipzig.

Inhaltsverzeichnis

Zur Geſchichte der Reichsautobahn 8
Karte des Grundnetzes und des Standes der Bauarbeiten am 1. Juni 1936 9
Der Aufbau des Unternehmens „Reichsautobahnen" 10
Baufortſchritt und Arbeitseinſatz 11
Königsberg-Elbing 13
Beuthen-Breslau-Berlin 16
Der Arbeiter an der Reichsautobahn 20
Berliner Ring und Berlin-Stettin 23
Berlin-Hannover 30
Lübeck-Hamburg-Bremen 37
Unterſuchung und Behandlung des Untergrundes 42
Ruhrgebiet und Rheinland 43
Neue Aufgaben des Ingenieurs 48
Bautzen-Dresden-Weimar 52
Halle-Leipzig-Nürnberg-München 58
Straße und Landſchaft 62
Kaſſel-Frankfurt-(Kaiſerslautern)-Karlsruhe 68
Die Fahrbahndecken der Reichsautobahn 74
Die Grundlagen für die Linienführung 78
Karlsruhe-Stuttgart-München-Salzburg und Deutſche Alpenſtraße . . . 80
Die Reichsautobahn als Vorbild neuer Baugeſinnung 86
Karte der Bodenfunde an der Reichsautobahn 95

Eröffnung der ersten Teilstrecke der Reichsautobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt. Der Führer grüßt die Bauarbeiter.

„Es ist unmöglich, einem Volke einen starken inneren Halt zu geben, wenn nicht die großen Bauten der Allgemeinheit sich wesentlich über die Werke erheben, die doch mehr oder weniger den kapitalistischen Interessen einzelner ihre Entstehung und Erhaltung verdanken."

„Die Größe der Gegenwart wird man einst messen nach den Ewigkeitswerten, die sie hinterläßt."

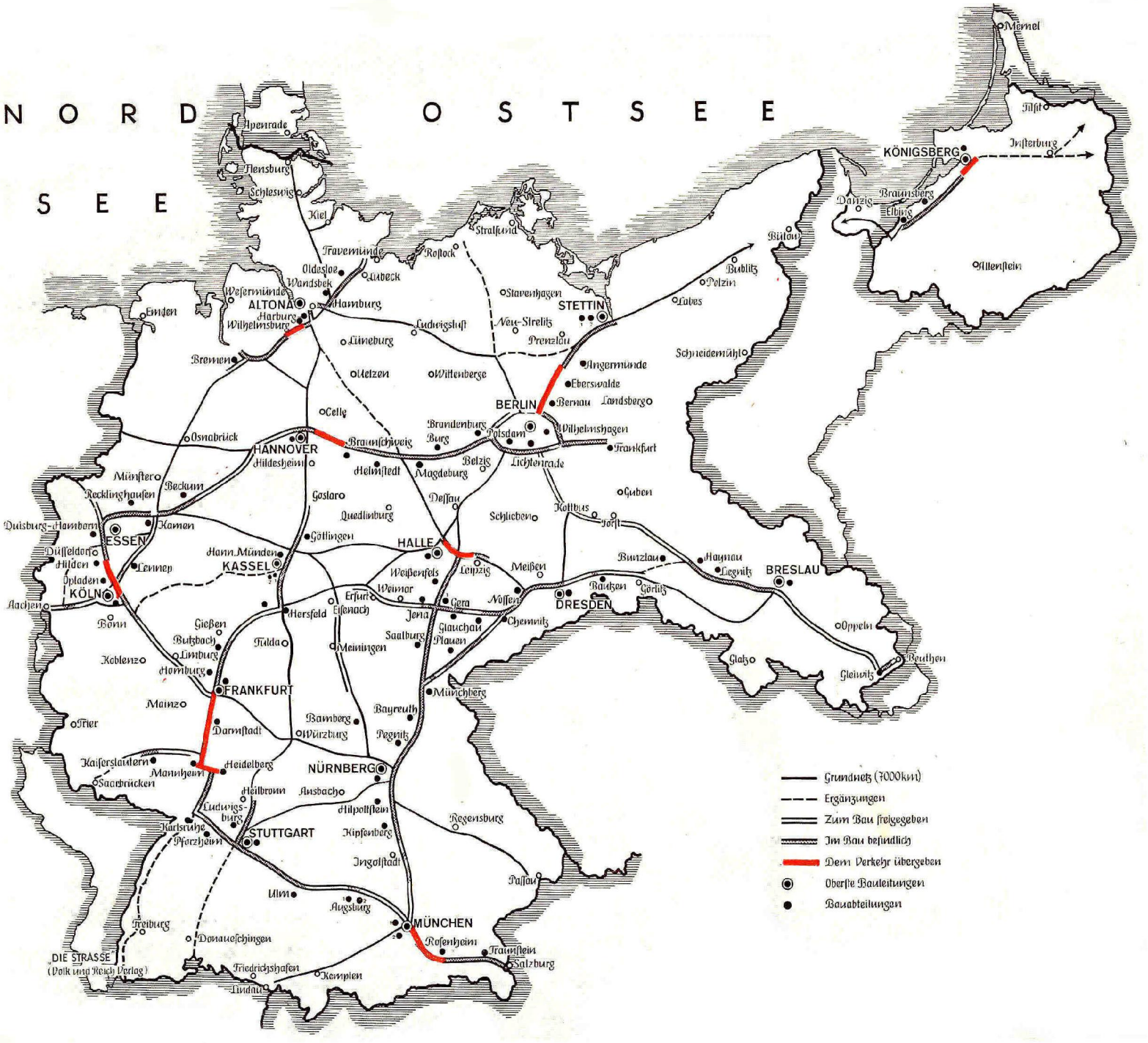
„Nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird Deutschland das modernste Straßennetz der Welt sein eigen nennen, ein gewaltiges Denkmal friedlichen Fortschritts."

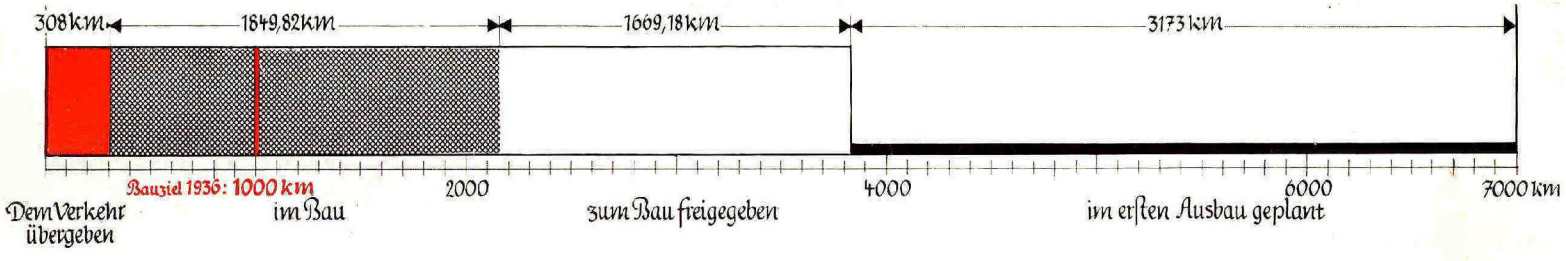
Der Führer

Der Führer dankt Generalinspektor Dr. Todt für seinen Bericht über den Bau der Reichsautobahn auf dem Parteitag der Freiheit Nürnberg 1935

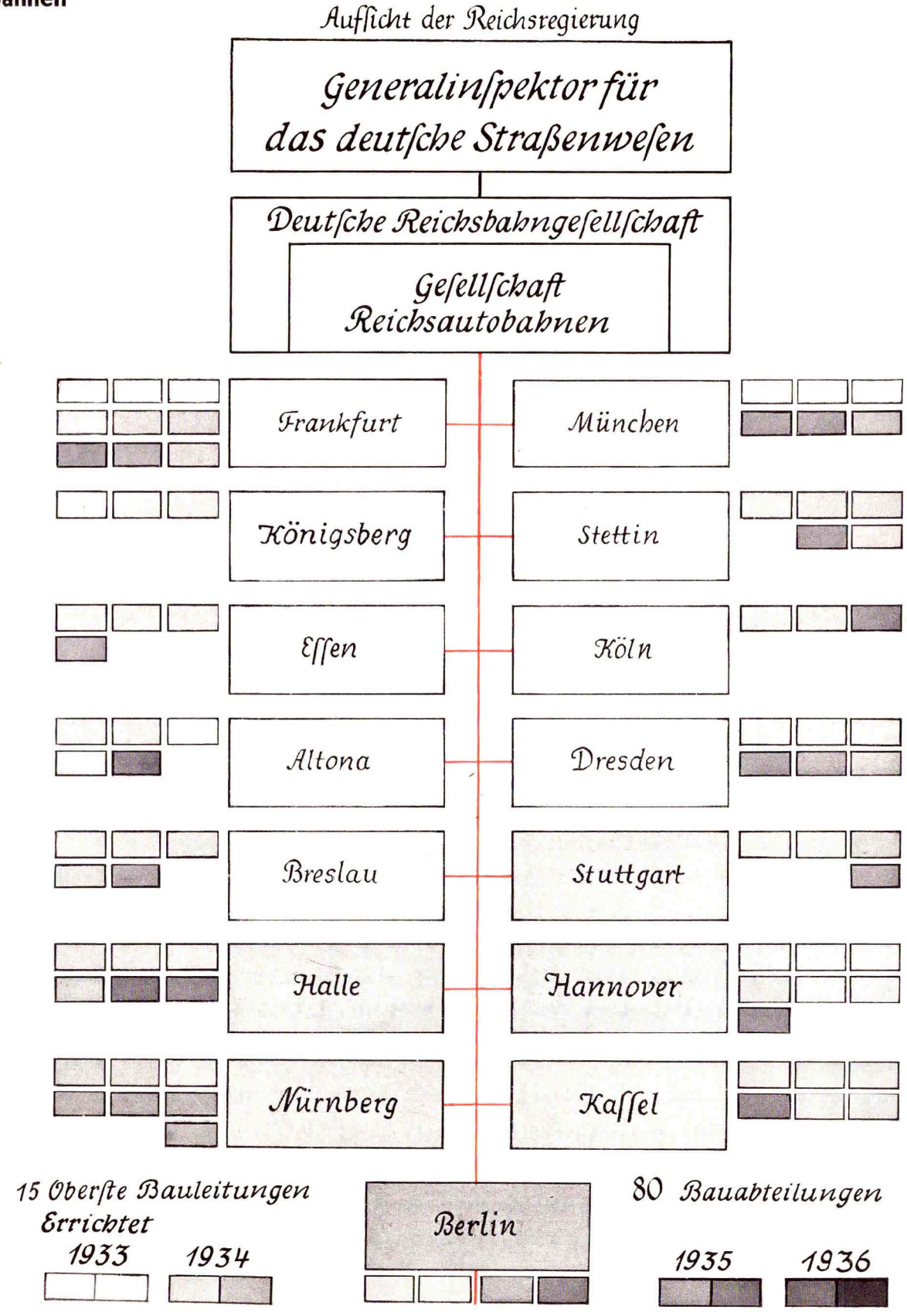
Die Sorge für Straße und Kraftverkehr steht schon am Beginn der Regierung Adolf Hitlers. Der Führer verkündet wenige Tage nach der Machtübernahme auf der Automobilausstellung im Februar 1933 den Willen der Reichsregierung, den Straßenverkehr großzügig zu fördern. Am 1. Mai 1933, dem Tag der Nationalen Arbeit, gibt der Führer den Plan des Baues von Kraftverkehrsstraßen bekannt. Die erste Oberste Bauleitung für Kraftfahrbahnen wird am 24. Juni 1933 in Frankfurt am Main eingerichtet, drei Tage später das Reichsgesetz über ein Unternehmen „Reichsautobahnen" veröffentlicht. Das Reich selbst behält sich die Einwirkung auf die Bauausführung vor und ernennt am 30. Juni 1933 den dem Führer unmittelbar unterstellten Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Drei Monate später, am 23. September 1933, eröffnet der Führer auf der Strecke Frankfurt am Main —Darmstadt mit dem ersten Spatenstich den Bau. Weihnachten 1933 sind schon 1000 km Reichsautobahn zum Bau freigegeben. Das Werk wird zum Symbol des Aufbaues im Dritten Reich. Der Führer eröffnet am 31. März 1934 die zweite Arbeitsschlacht auf der Baustelle der Reichsautobahn Unterhaching bei München. 1500 km Strecke sind zum Bau freigegeben. Am 3. Juni 1934 wird die vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen veranstaltete Ausstellung „Die Straße" in München eröffnet; vom 3. bis 19. September 1934 tagt der Internationale Straßenkongreß in München und Berlin. Die Fachleute aus allen Ländern der Welt erhalten bereits einen lebendigen Eindruck vom wachsenden Werk der Reichsautobahn. Wenig mehr als eineinhalb Jahre nach dem ersten Spatenstich eröffnet der Führer am 19. Mai 1935 die erste Teilstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt. Am 29. Juni 1935 folgt die Strecke München—Holzkirchen. Am 3. Oktober 1935 ist die Gesamtstrecke Frankfurt—Mannheim—Heidelberg für den Verkehr freigegeben. Bis zum 20. Juni 1936 sind weitere acht Streckenabschnitte eröffnet. Rund 330 km sind im Betrieb, und bis zum Jahrestag des ersten Spatenstichs am 23. September 1936 werden rund 1000 km Reichsautobahn für den Verkehr freigegeben sein.

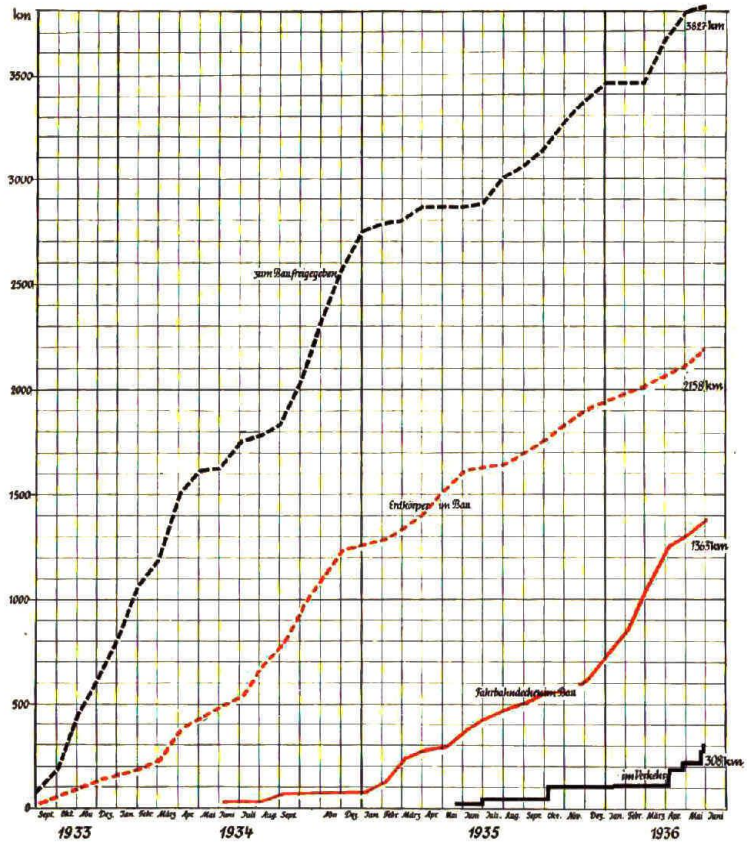
Das Grundnetz der Reichsautobahn und der Stand der Bauarbeiten am 1. Juni 1936



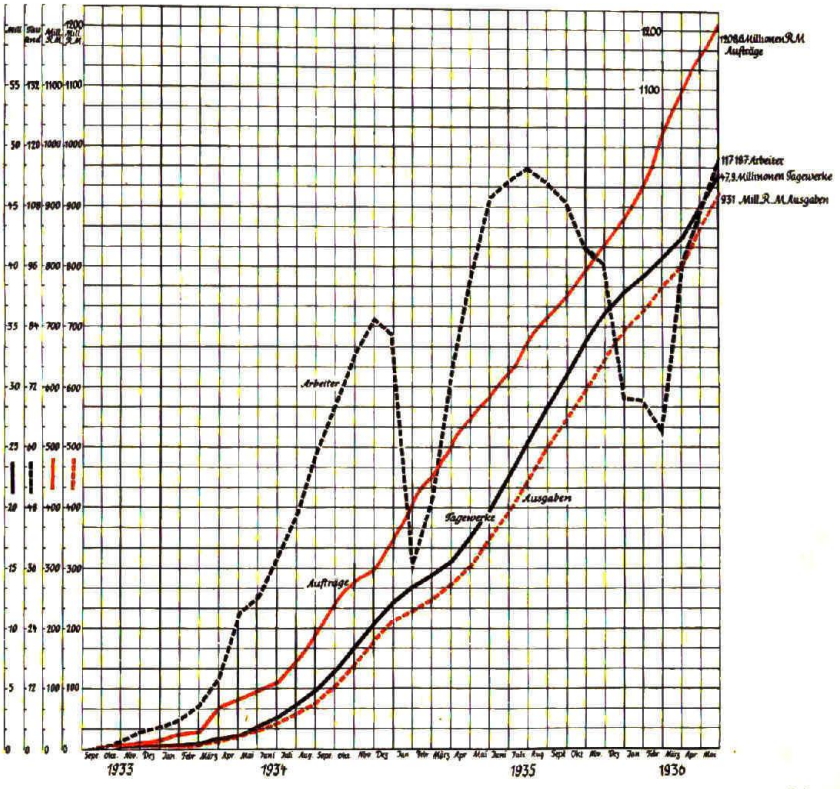


Der Aufbau des Unternehmens „Reichsautobahnen"





Baufortschritt der Reichsautobahn vom 1. September 1933 bis 1. Juni 1936

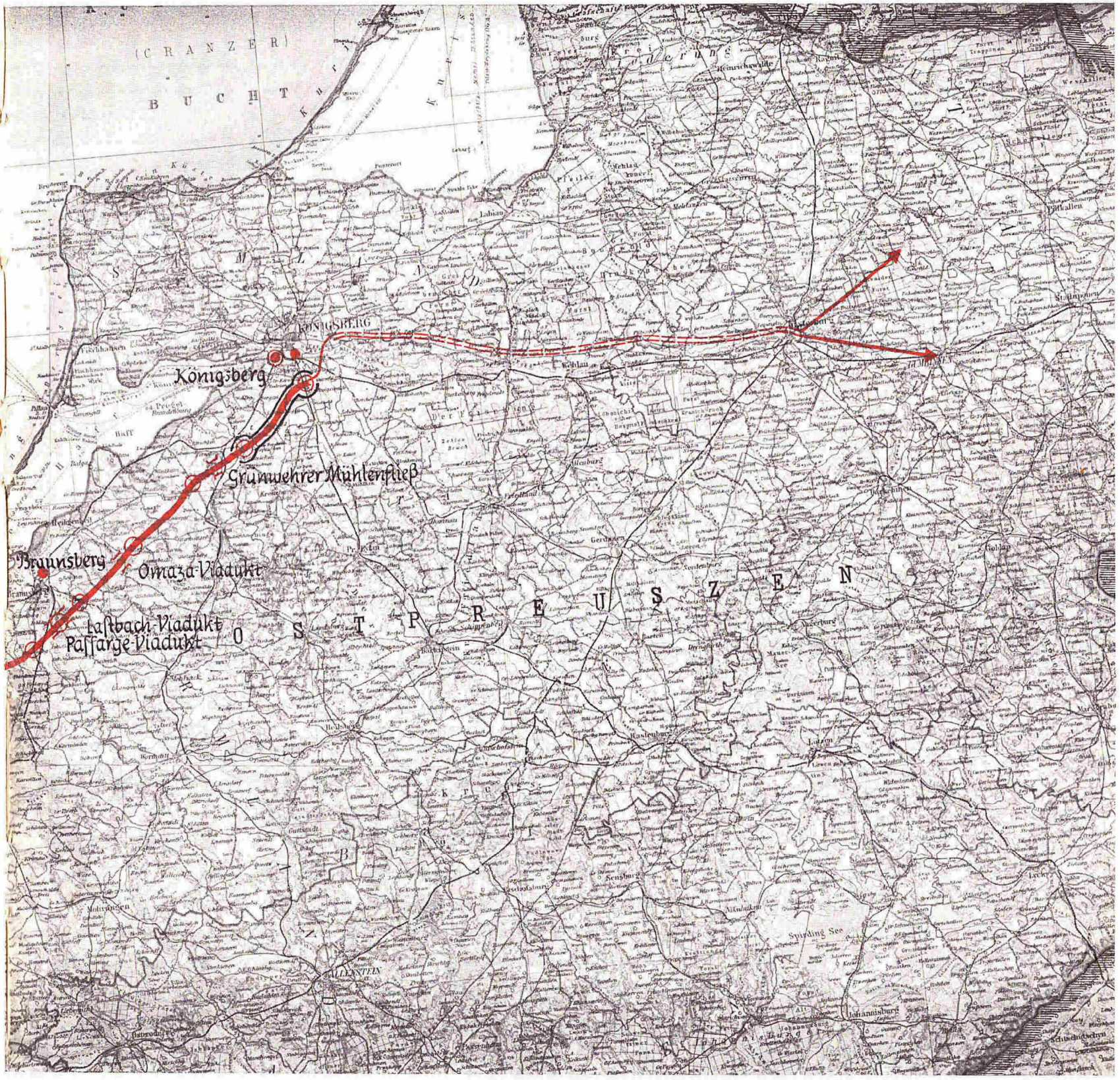


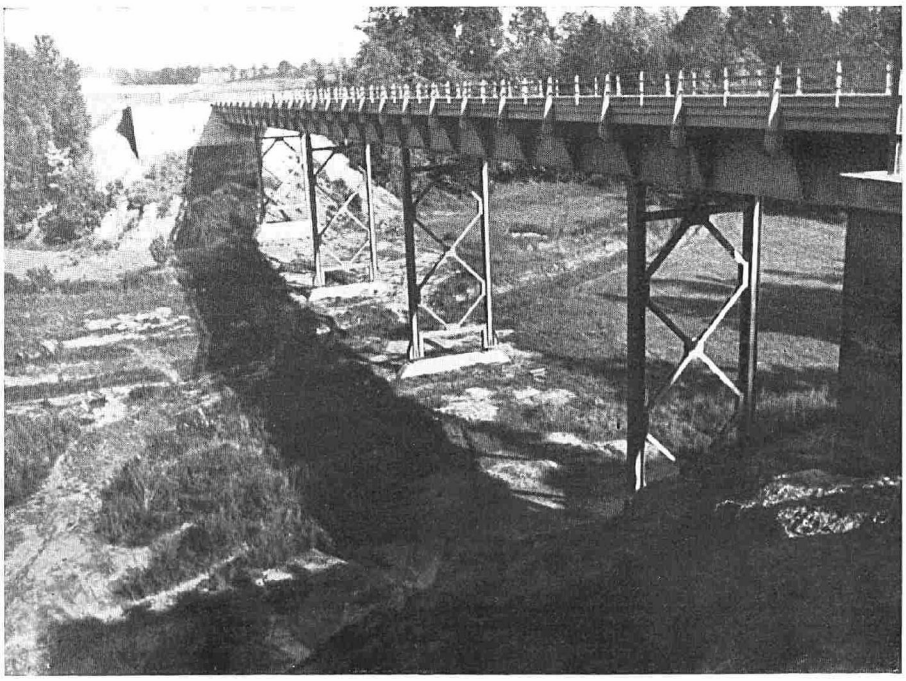
Arbeitseinsatz (Aufträge, Ausgaben, geleistete Tagewerke und Zahl der Arbeiter an den Baustellen) vom 1. September 1933 bis 1. Juni 1936

Grundnetz — Ergänzungen — zum Bau freigegeben — Erdkörper — Betondecke — Teer-u. Bitumendecke — Pflasterdecke — dem Verkehr übergeben

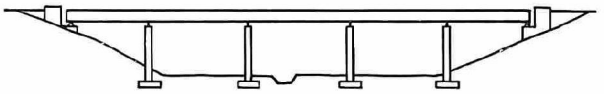
Oberste Bauleitung • Bauabteilung —⊖— Einfahrt

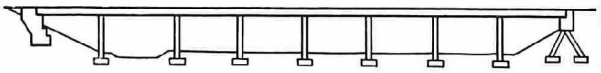
Königsberg—Elbing



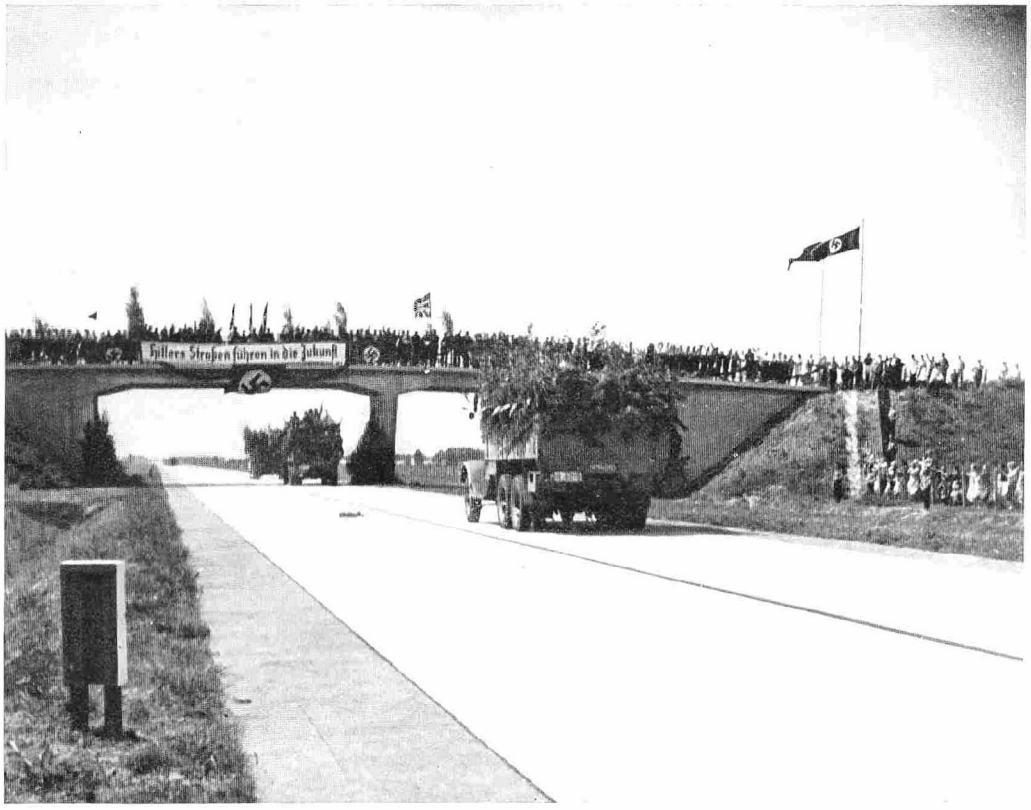


Lastbachbrücke. Bauart: Durchlaufende Stahlträger mit leichter Fahrbahndecke auf Pendelstützen aus Stahl mit Rautenfachwerk. Gesamtlänge 152 m. Spannweiten: 25/30/30/30/25 m

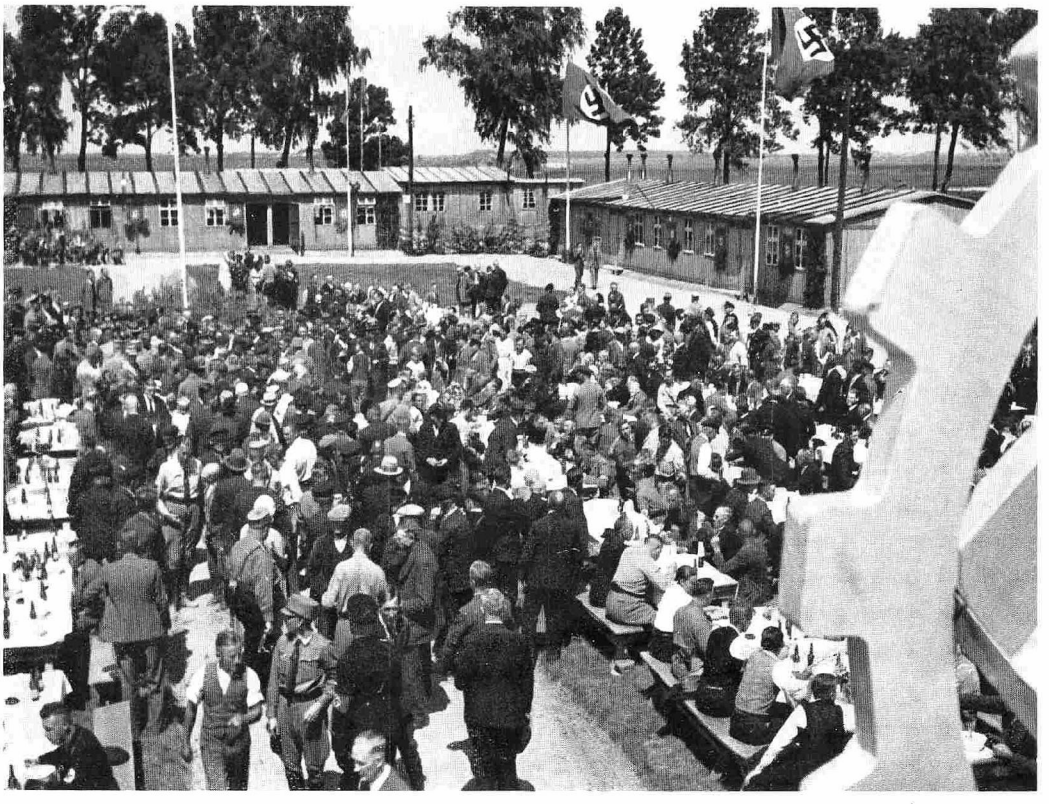




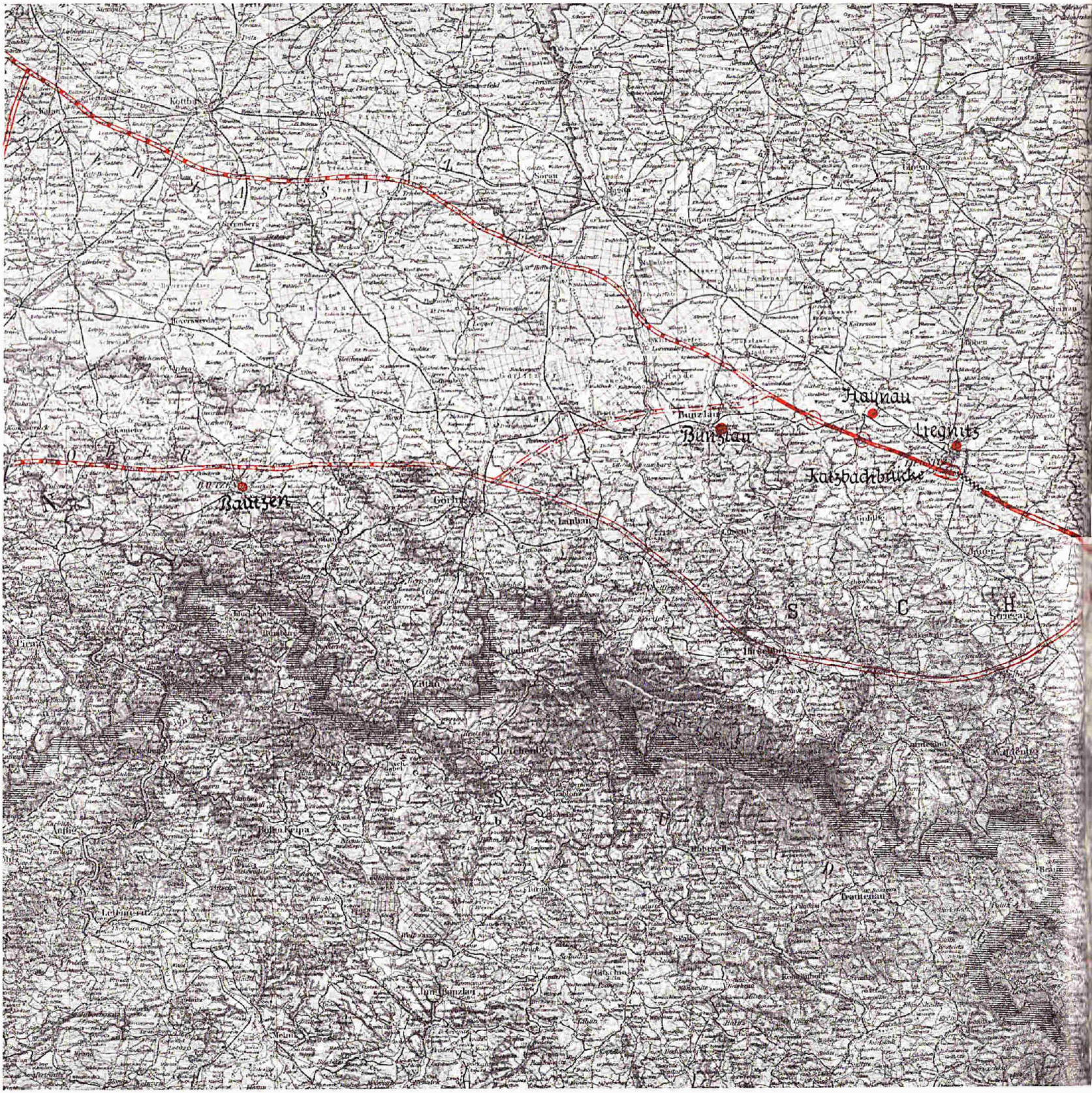
Brücke über das Passargetal. Bauart: Durchlaufende Stahlträger mit leichter Fahrbahndecke auf Eisenbetonrahmenstützen. Gesamtlänge 270 m. Spannweite 30/45 +6×30 m

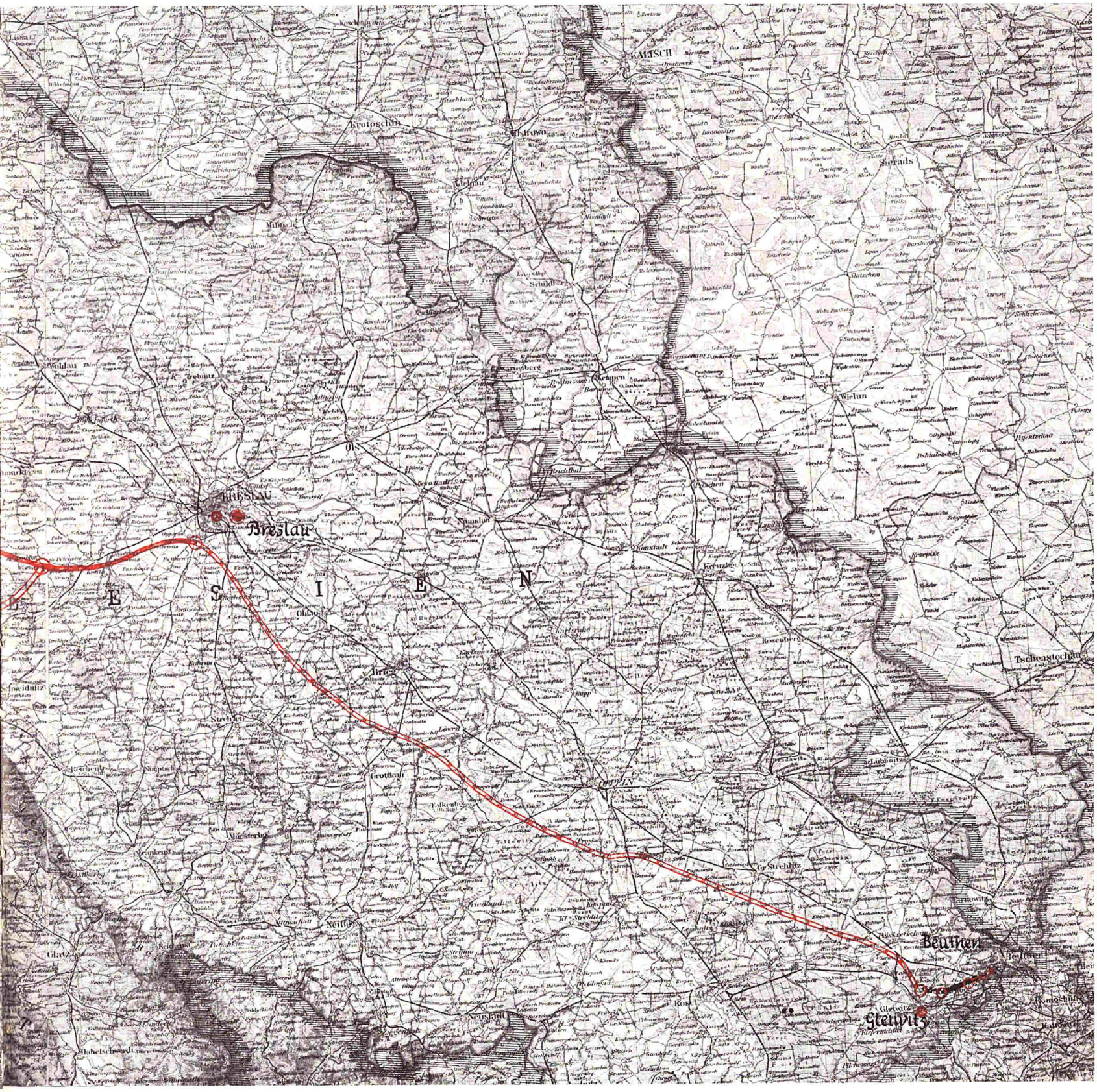


Fahrt der Reichsautobahnarbeiter über die Strecke bei der Eröffnung des ersten Teilstückes zwischen Königsberg und Koppelbude am 19. Juni 1936. Die Strecke wird nach Ansprachen von Gauleiter Koch und Generalinspektor Dr. Todt für den Verkehr freigegeben

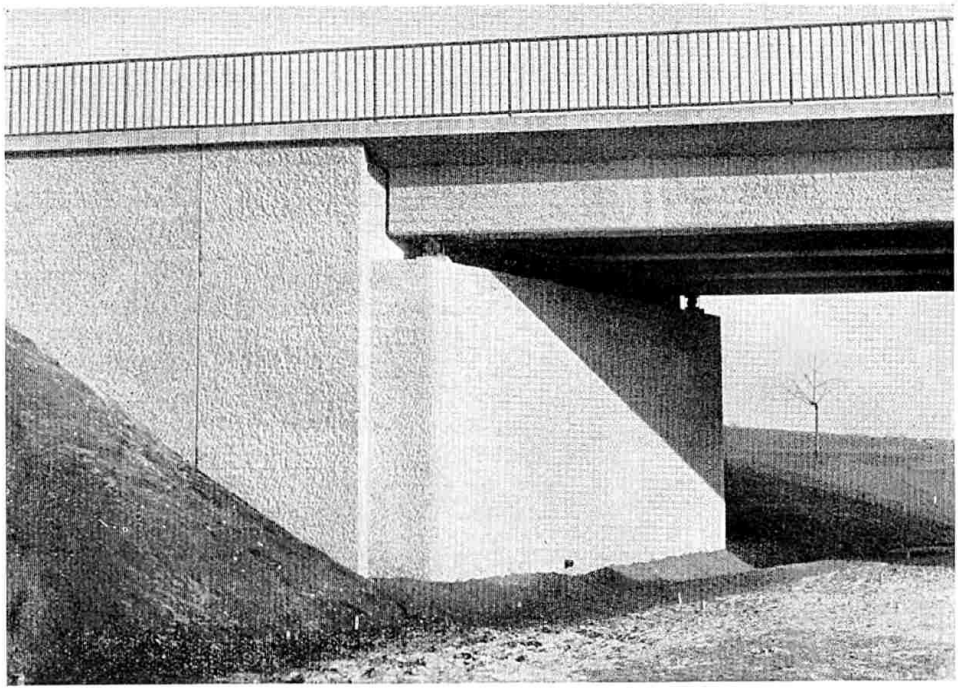


Gemeinsames Mittagessen im Reichsautobahnlager Hinterwalde nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke

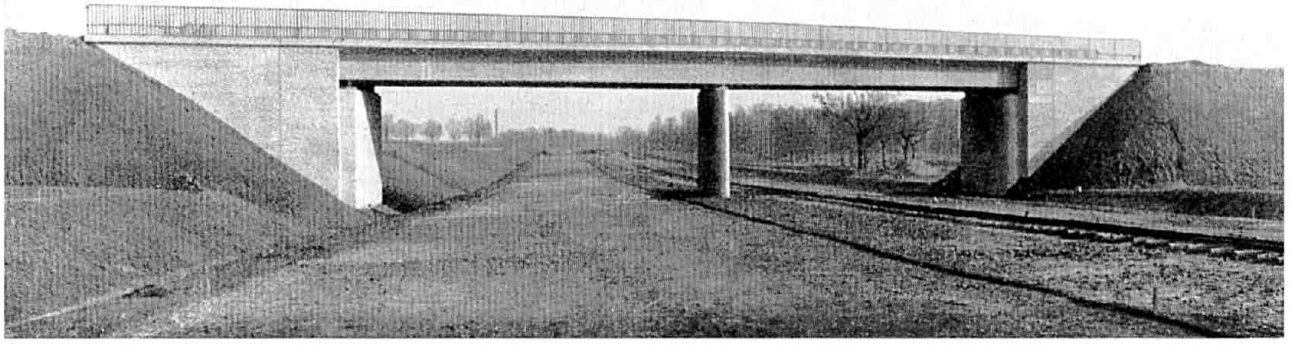

Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u.Bitumendecke
Pflasterdecke
Oberste Bauleitung
Bauabteilung
Einfahrt
Haynau
Bunzlau
Liegnitz
Katzbachbrücke
Bautzen


KALISCH
Krotoschin
Ostrowo
Sarads
Lissa
Schildberg
Wollau
Trebnitz
Berlin
Wielun
Oels
Breslau
Kreuzburg
Tschenstochau
Strehlitz
Beuthen
Gleiwitz
Stemnitz
Neustadt
Falkenberg
Grottkau
Neisse
Glatz
Reichenstein
Habelschwerdt
Zwittnitz
Lublinitz
Rosenberg
Kamslau
Ohlau
Brieg
Stephan
Münsterberg
Rosel

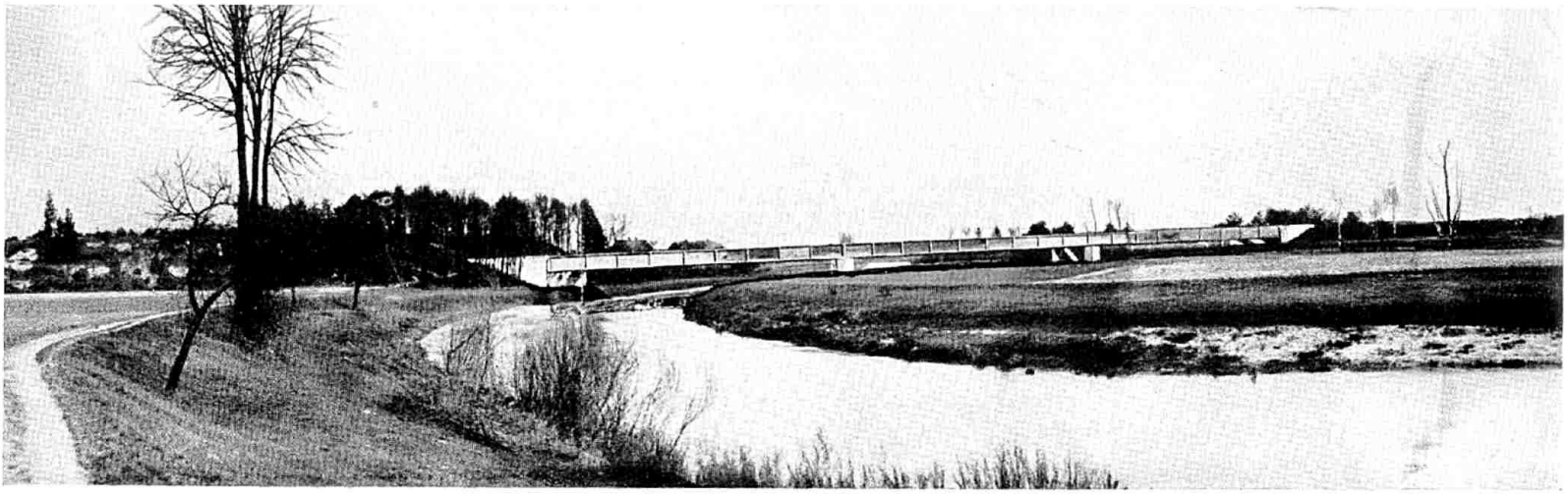
Überführung über die Reichsautobahn bei Haynau. Widerlager



Gesamtansicht



Reichsautobahnbrücke über den Bober

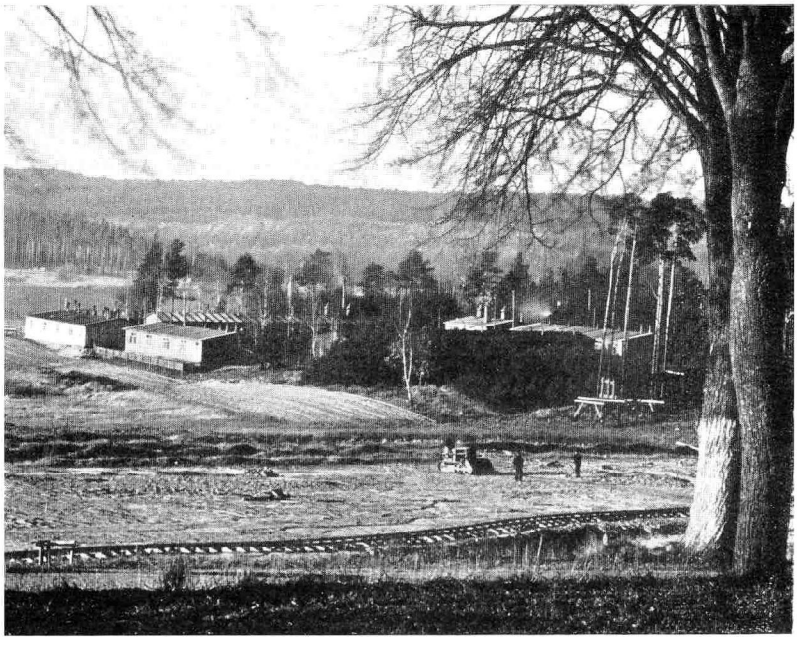


Kleinpflasterstrecke der Reichsautobahn im Bau

Steinsetzer bei der Arbeit

Beim Bau der Reichsautobahn werden, abgesehen von der Steinverkleidung vieler kleinerer Brücken, zwei der größten Brückenbauwerke fast ganz in Naturstein aufgeführt: die gewölbte Brücke über die Saale bei Hirschberg an der Strecke Schleiz—Bayreuth und die Waschmühltalbrücke bei Kaiserslautern. Die Auftragserteilung der Reichsautobahn an die Natursteinwerke stieg von 635 669 t im Jahre 1934 auf 2 460 839 t im Jahre 1935. Davon entfallen auf Großpflaster 115 832 t, Kleinpflaster 175 998 t, Packlage 500 255 t, Schotter 373 233 t, Splitt, Gruß, Steinsand 1 118 272 t, Bordsteine 2239 t, Werksteine 102 527 t und Bruchsteine 72 483 t.

Schlesischer Granitsteinbruch in Strehlen



Landschaftliche Schönheit des Lagerplatzes: Lager Bugsinsee an der Strecke Berlin—Stettin

Arbeitslager Unterjoch (Adolf-Hitler-Paß) an der Deutschen Alpenstraße

Der Arbeiter an der Reichsautobahn

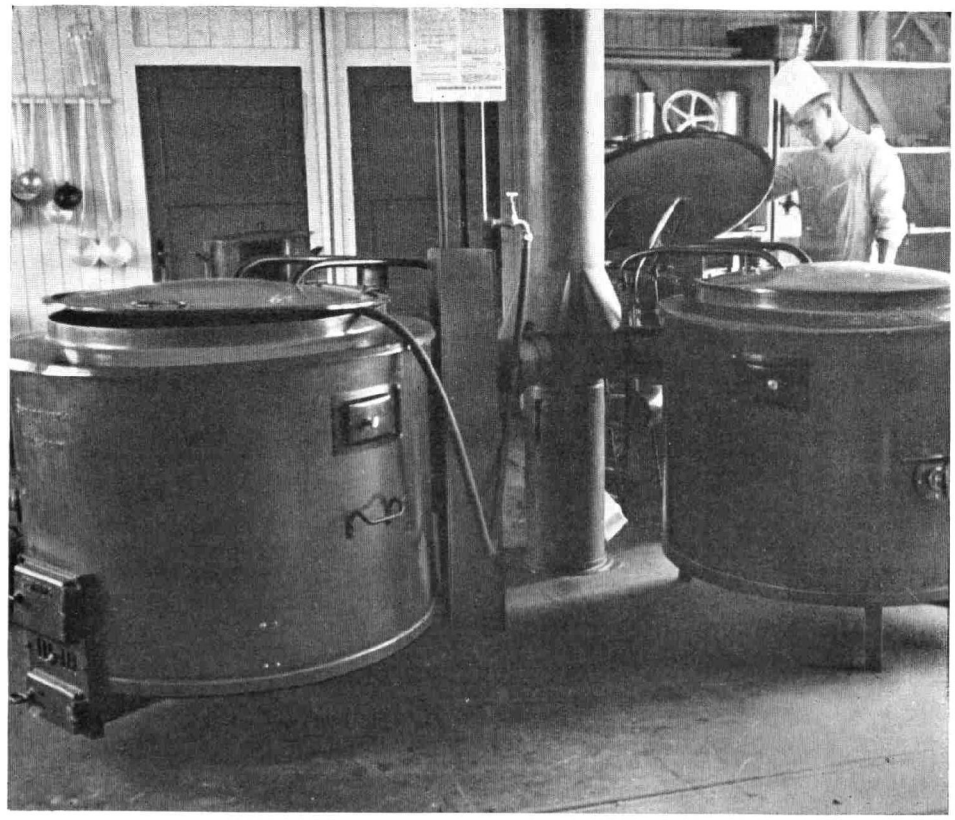
Der Bau der Reichsautobahn ist nicht nur ein gewaltiges technisches Werk. Viele Tausende von deutschen Arbeitern aus verschiedenen Berufszweigen erhielten durch den Bau der Reichsautobahn meist nach jahrelanger Untätigkeit neue Arbeit. Die tätige Mitwirkung am Bau der Reichsautobahn, die zum Symbol des Aufbaues im Dritten Reich wurde, gab ihnen zugleich einen neuen Glauben, der niemals enttäuscht werden darf. Daher stellt die Reichsautobahn auch eine der größten Aufgaben bewußter Arbeitsführung. Diese Aufgabe ist auf drei Gebieten zu erfüllen: im Arbeitseinsatz, in der Arbeitsregelung und Arbeitsentlohnung und in der Gestaltung der Freizeit des Arbeiters.

Um durch die Reichsautobahn für die Arbeitsschlacht wirksame Erfolge zu erzielen, mußte an möglichst vielen Stellen des Reiches gleichzeitig mit dem Bau begonnen werden. Maschinenarbeit wurde zunächst nur in einzelnen Fällen zugelassen. Die Arbeitsämter vermittelten für den Bau der Reichsautobahn nur solche Arbeiter, deren körperliche Eignung durch ärztliche Untersuchung festgestellt war.

Die Lohnverhältnisse wurden durch ein Tarifsystem geregelt, dessen Bedingungen als Mindestsätze rechtsverbindlich sind. Da in verschiedenen Bezirken verschiedene Lohntarife gelten, wurden besondere Streckentarife geschaffen, um einen gerechten Ausgleich zu finden. Grundsätzlich konnte über den Tariflohn nicht hinausgegangen werden, aber durch eine Reihe von Maßnahmen werden die Arbeitsverhältnisse des Reichsautobahnarbeiters erleichtert und die Gesamtbezüge erhöht. Dazu tragen erheblich die Leistungsprämien bei, die im Laufe der Zeit eingeführt werden konnten. Das Arbeitsamt gibt dem neueingestellten Arbeiter auf die Baustelle Arbeitskleidung mit, deren Kosten er in kleinen Beträgen bis zur Hälfte abzahlt; die restliche Hälfte wird ihm dann erlassen. Bei größeren Entfernungen zwischen Wohnort und Baustelle werden Wegegelder gezahlt. Die Arbeiter werden vom Wohnort zur Baustelle in der Regel mit Omnibussen befördert. Verheiratete Arbeiter, die bei weiter Entfernung der Baustelle vom Wohnort getrennt von der Familie wohnen müssen, erhalten eine Trennungszulage und in bestimmten Zeitabständen Freifahrkarten zum Wochenende. Beim Bau auf dem flachen Lande mußten Arbeiter aus den städtischen Bezirken fern von ihrem Wohnort eingesetzt werden. Sie wohnen in besonderen Unterkunftslagern, die im nationalsozialistischen Geiste würdig und schön ausgestaltet sind. Der Lagerplatz wird möglichst an einer landschaftlich schönen Stelle gewählt, das Innere musterhaft zweckmäßig und sauber eingerichtet und freundlich gestaltet. Neben den Schlafräumen enthält jedes Lager Waschräume mit Brausebad, einen Gemeinschaftsraum, Küche und Vorratsraum, Trockenraum, Sanitätsraum und Fahrradschuppen. Rund 20 000 Arbeiter wohnen in etwa 100 Lagern.

In der Freizeit ist durch Rundfunk, Zeitungen und Zeitschriften, Lagerbücherei, Spiel und Sport für Unterrichtung und Unterhaltung gesorgt. „Kraft durch Freude" sendet Tonfilmwagen und eine Reichsautobahnbühne in die Lager. Das Amt für Reisen, Wandern und Urlaub der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" sorgt dafür, daß sich möglichst viele Reichsautobahnarbeiter an den Urlaubsreisen beteiligen können.

Küche in einem Reichsautobahnlager

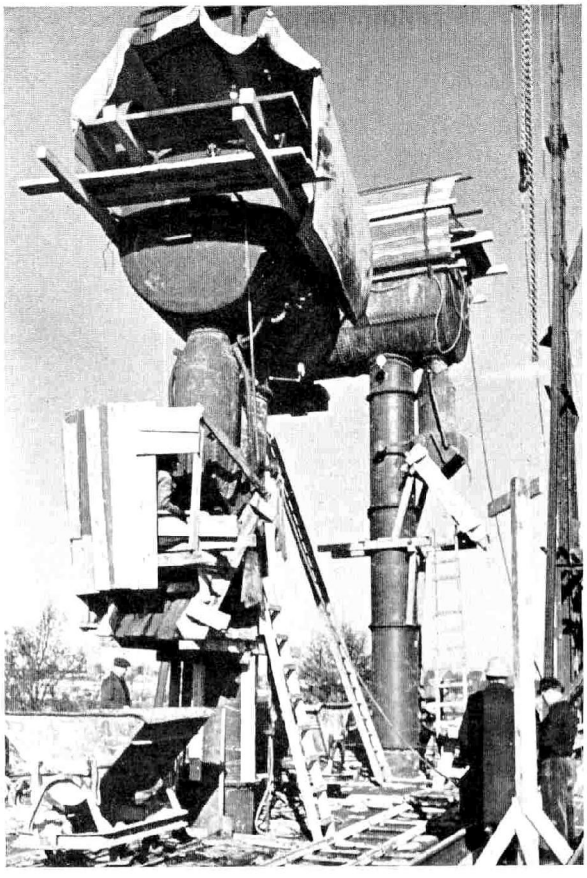


Aufenthalts- und Eßraum

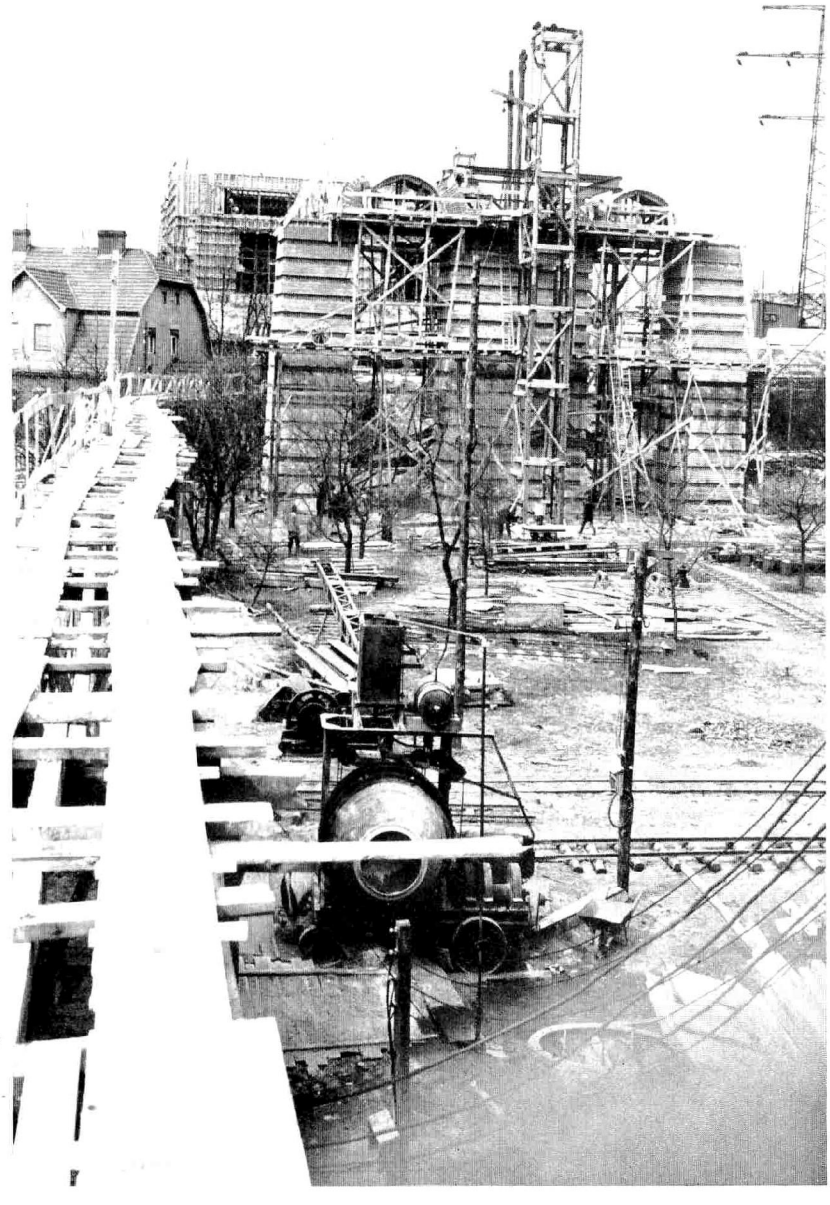
Straßenbau-Stürme der SA stärken in der Freizeit die nationalsozialistische Kameradschaft der Werkleute an den Straßen Adolf Hitlers. / Beim SA-Appell des Straßenbau-Sturms 1 vom Los 14 der Reichsautobahn München—Salzburg

Volksfest im Reichsautobahnlager auf der Schwäbischen Alb unter Beteiligung der Albbevölkerung

Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u.Bitumendecke
Pflasterdecke
dem Verkehr übergeben
Oberste Bauleitung
Bauleitung
Einfahrt
BURG
Anschluß Bäderstraße
Stettin
Westoderbrücke
Ostoderbrücke
Angermünde
Hohenzollernkanalbrücke
Finowkanalbrücke
Eberswalde
Oberseebrücke
Bernau
Berlin
Talbrücke Rüdersdorf
Sakrower Kanalbrücke
Zernseebrücke
Brandenburg
Potsdam
Wilhelmshagen
Lichtenrade
Müggel-Spreebrücke
Oder-Spree-Kanal Brücke
Spreebrücke
Frankfurt/O.
BERLIN

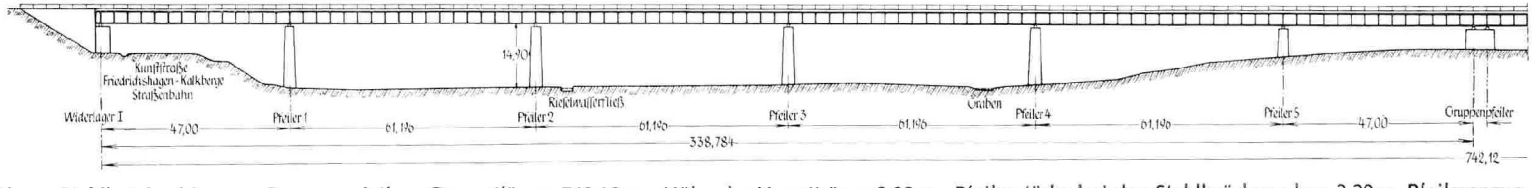


Druckluftschleuse zu dem Senkkasten eines Pfeilers der Brücke Anfang 1936



Baustelle der Brücke im Sommer 1936

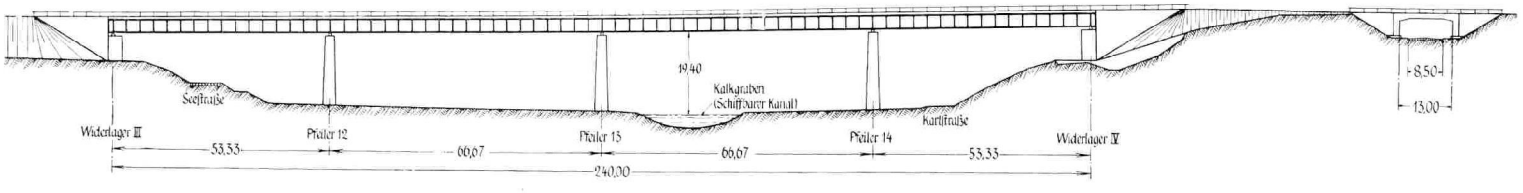
Der Talübergang bei Rüdersdorf an der Osttangente des Berliner Ringes der Reichsautobahn über das rund 1,75 km breite Rüdersdorfer Tal gliedert sich in vier, von kurzen Dammstrecken unterbrochene Einzelbauwerke. Es sind zwei Stahlbrücken von 714 m bzw. 240 m Länge und zwei kleinere Eisenbetonbauwerke. Der Talübergang überbrückt unter anderem fünf Landstraßen, zwei Wege, zwei Kanäle (das Mühlenfließ und den Kalkgraben), ein Rieselwasserfließ, einen Hauptgraben und größeres Sumpfgelände. Bei teilweise sehr schlechtem Untergrund reichen die Senkkasten-Gründungen bis zu 14 m Tiefe unter Gelände.



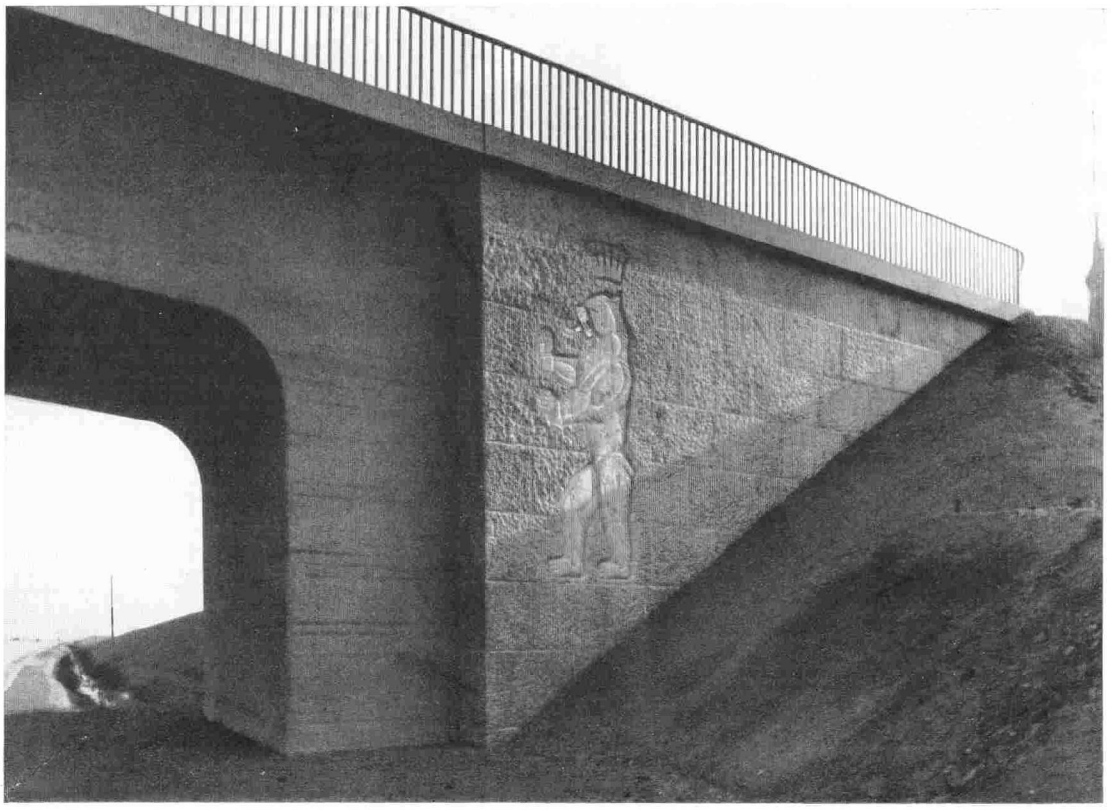
Größere Stahlbrücke bis zum Gruppenpfeiler. Gesamtlänge 742,12 m. Höhe der Hauptträger 2,80 m. Pfeilerstärke bei den Stahlbrücken oben 2,20 m, Pfeileranzug 35:1

Kleinere Stahlbrücke. Gesamtlänge 240,00 m. Höhe der Hauptträger 3,00 m

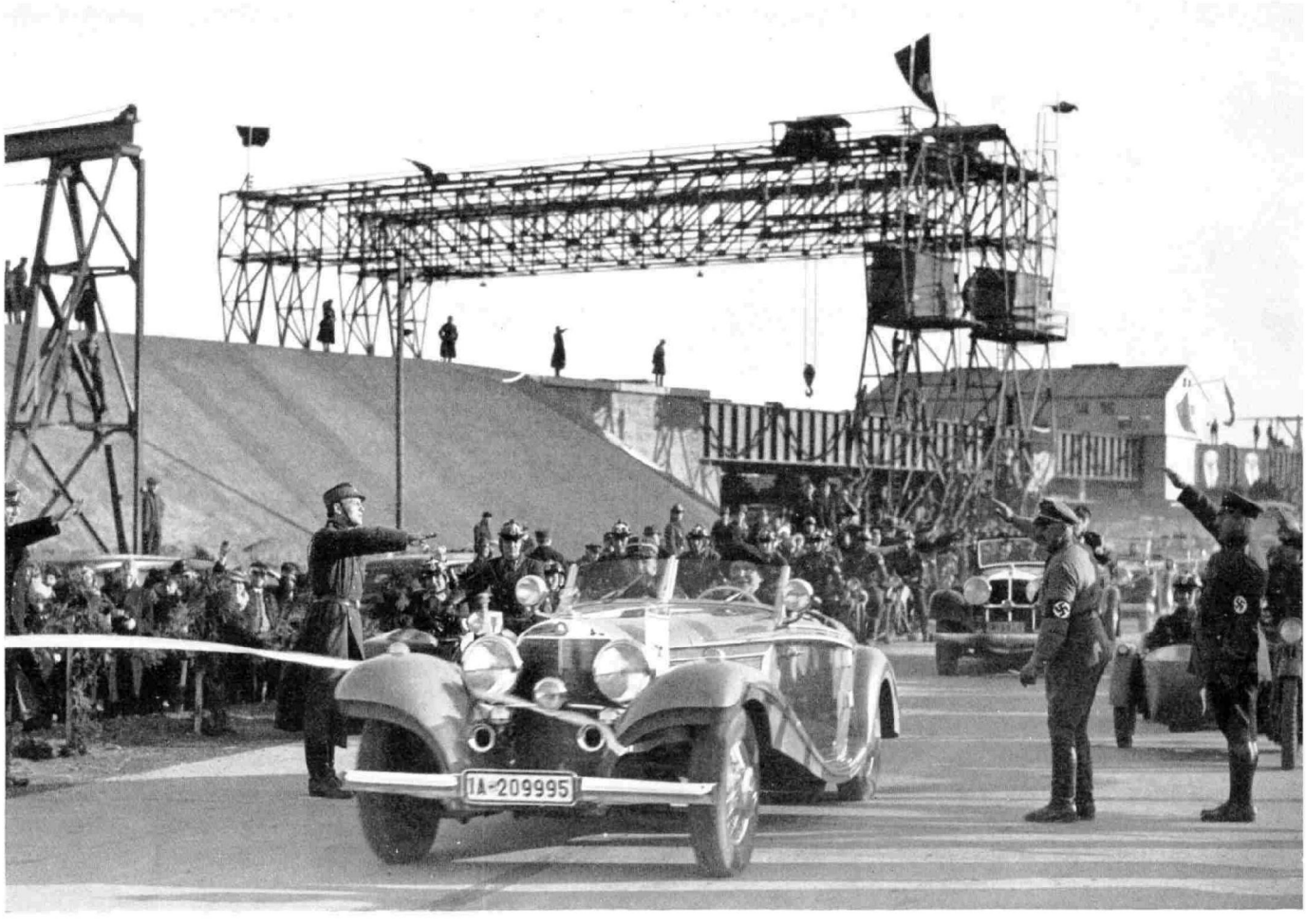
Eisenbetonbauwerk



Torbauwerk vor der Einführung der Strecke Berlin — Stettin in den Berliner Ring vor Freigabe der östlichen Fahrbahn. Blick Richtung Bernau



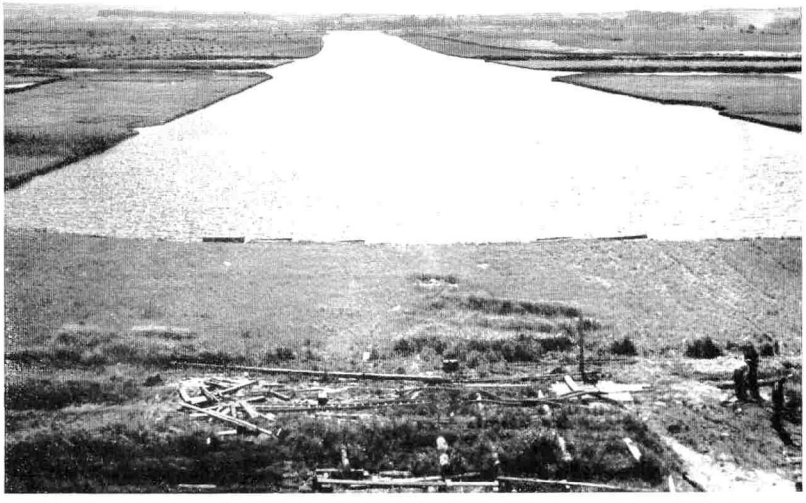
Plastik am Torbauwerk: Berliner Bär. Blick Richtung Berlin



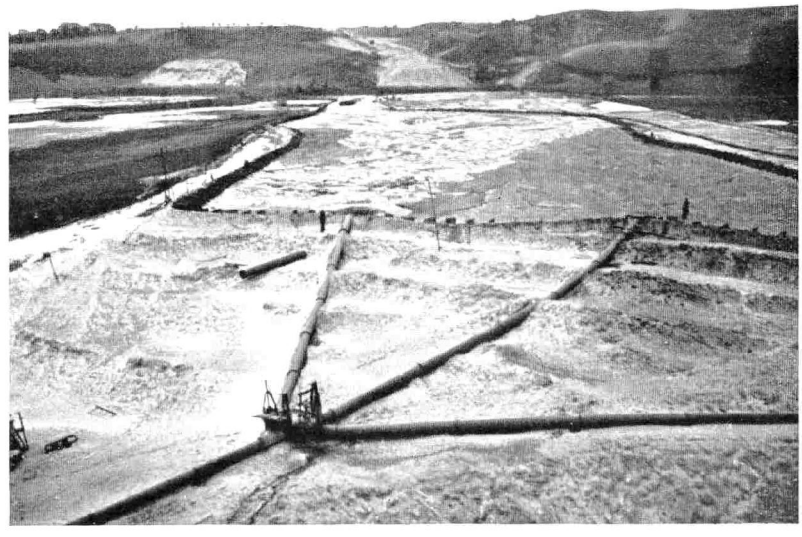
Eröffnung der Teilstrecke Berlin —Joachimsthal am 4. April 1936. Ministerpräsident Hermann Göring durchfährt mit Generalinspektor Dr. Todt das weiße Band.

Einfahrt Bernau. Blick nach Norden

Das Gesicht der fertigen Strecke



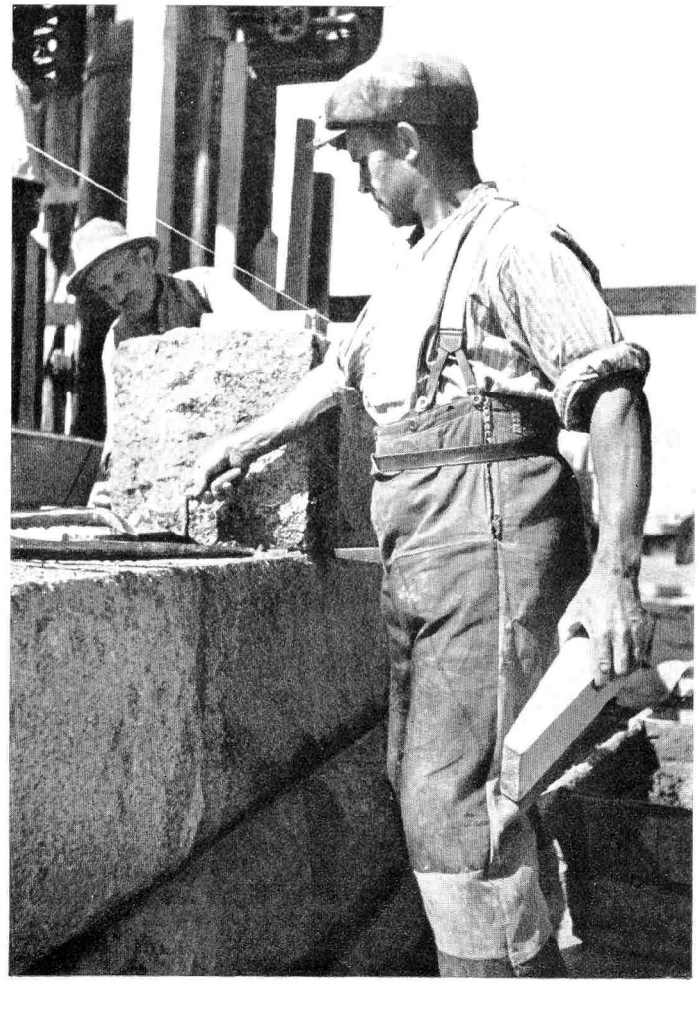
Streckenführung zwischen den Oderbrücken bei Stettin.
Das Moor ist in Dammbreite ausgehoben.

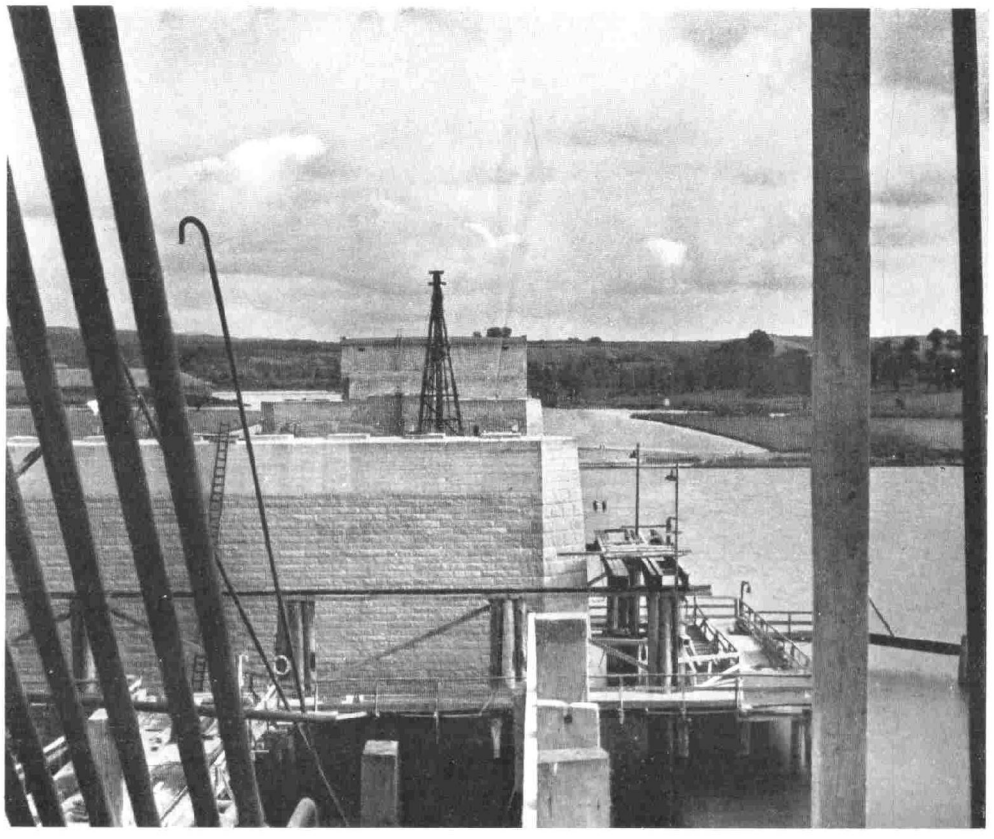


Einspülen des Reichsautobahndammes in die
im Moor ausgebaggerte breite Wasserrinne

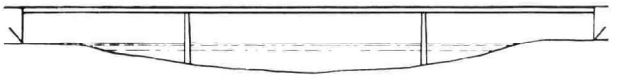
Eisenbetonarbeiten an den Oderbrücken

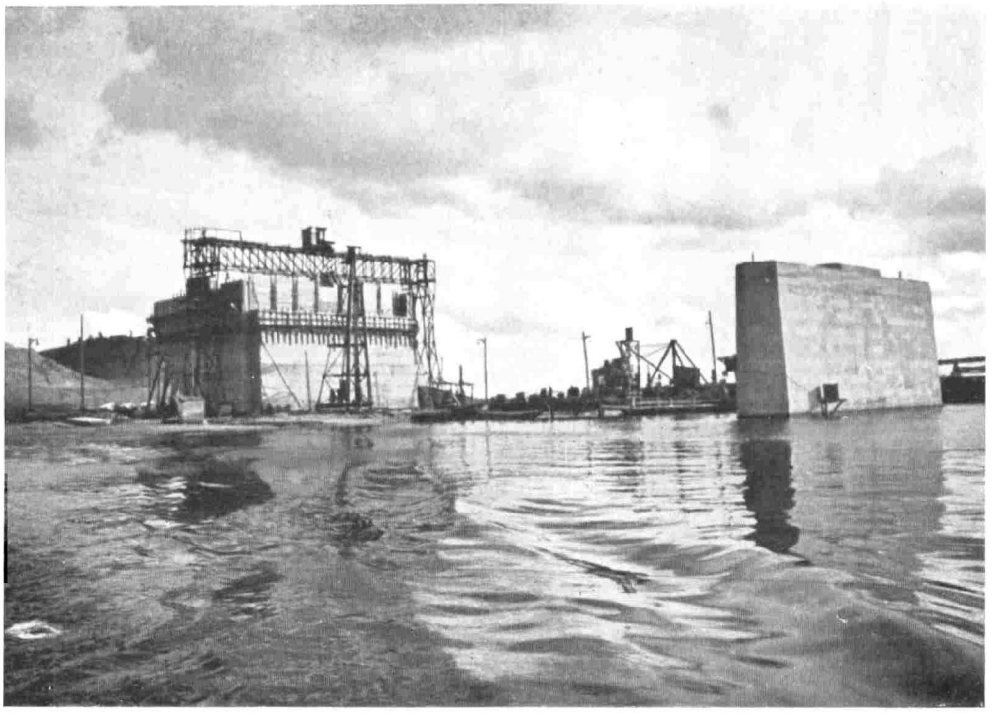
Mauerarbeit

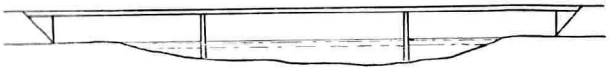




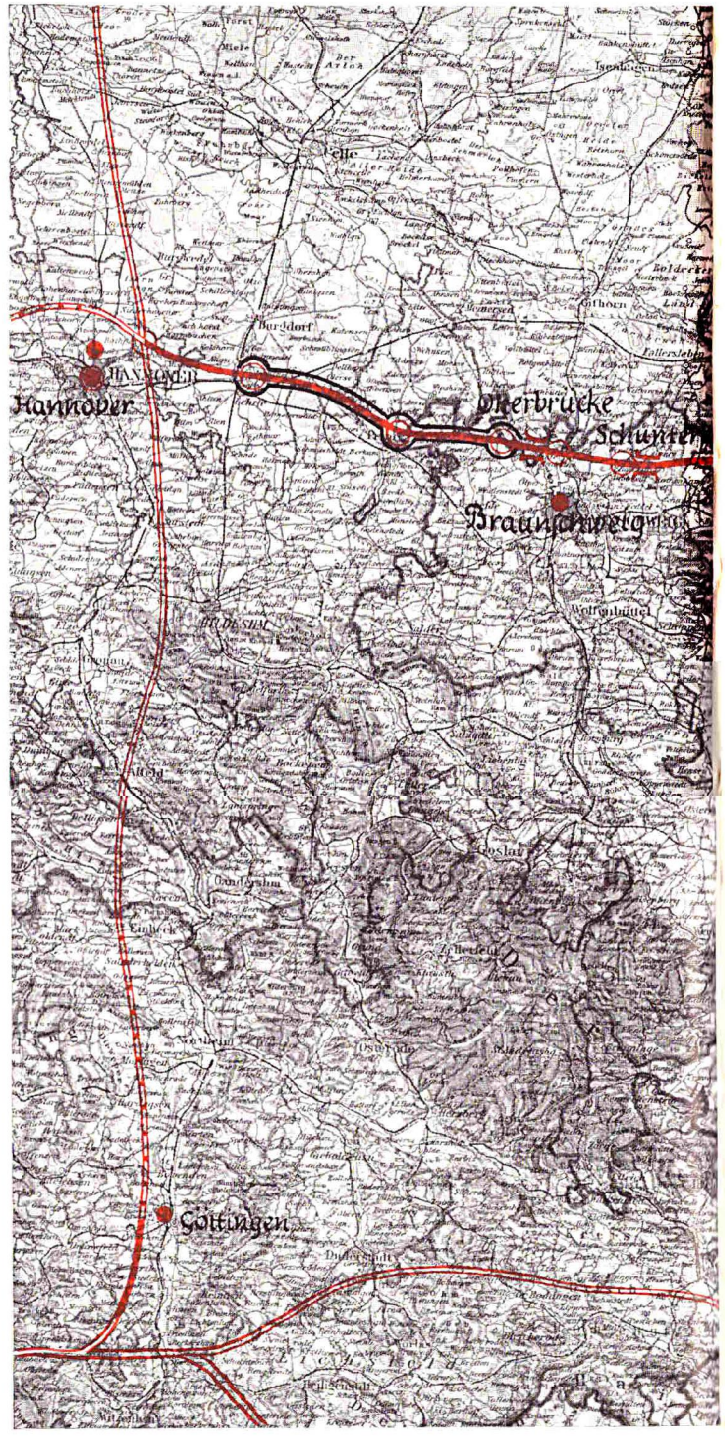
Ostoderbrücke. Blick vom westlichen Widerlager auf die beiden Strompfeiler und das fertige Widerlager am anderen Ufer. Bauart: Stahlblech-Gerberbalken auf massiven Pfeilern. Gesamtlänge 250 m, Spannweiten: 63/99 (18/63/18) /63 m



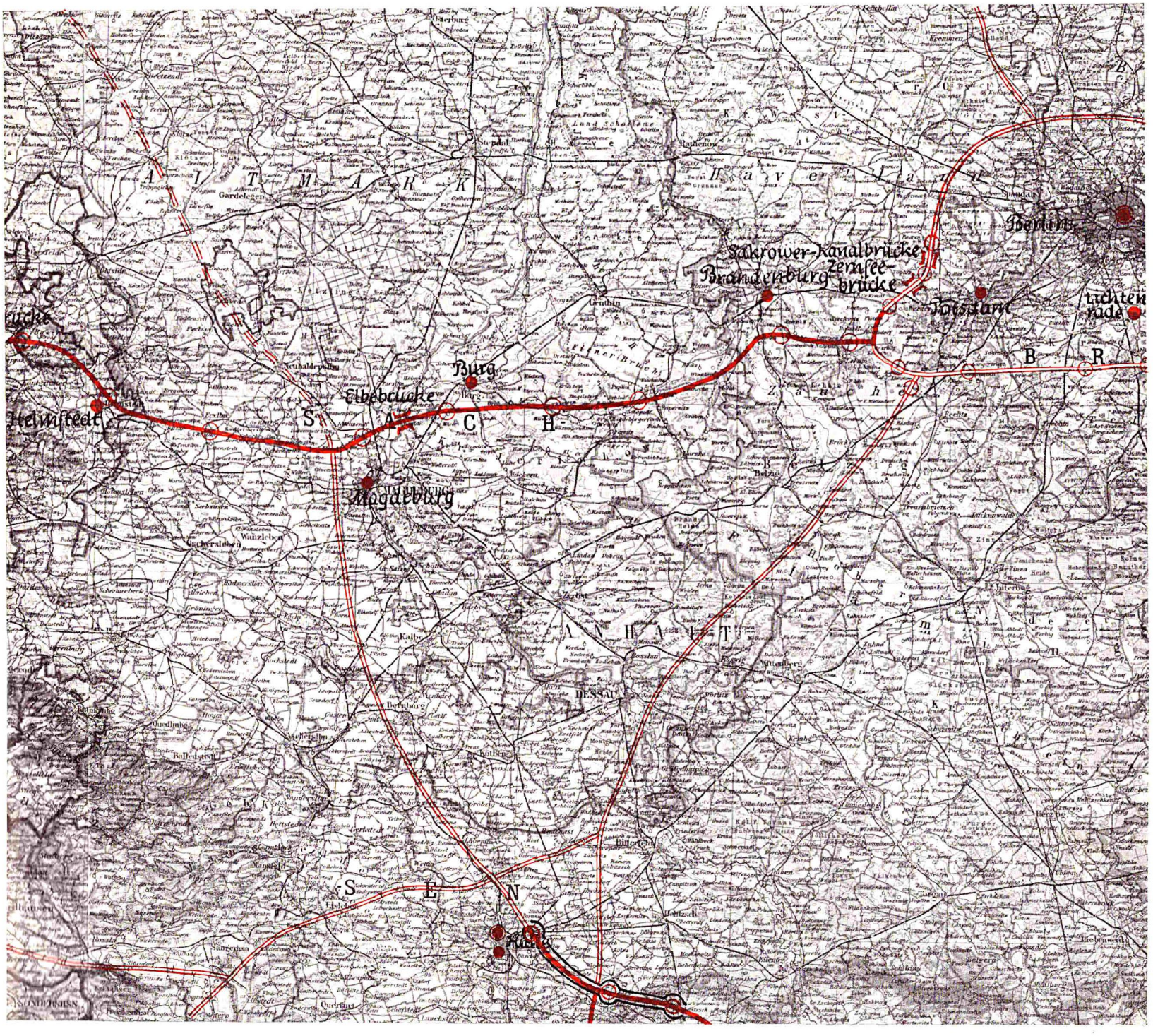


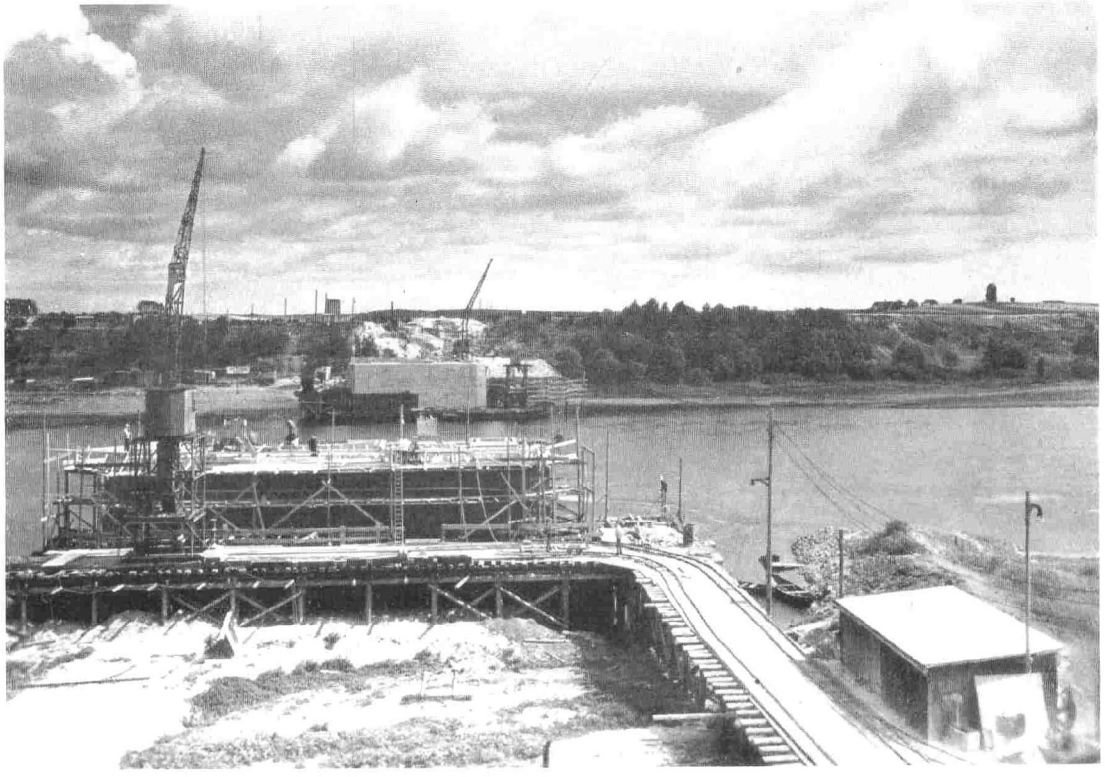


Westoderbrücke. Blick auf Widerlager und Pfeiler. Bauart: Stahlblech-Gerberbalken über drei Öffnungen auf massiven Pfeilern. Gesamtlänge 225 m, Spannweiten: 60/84 (15/54/15) /60 m



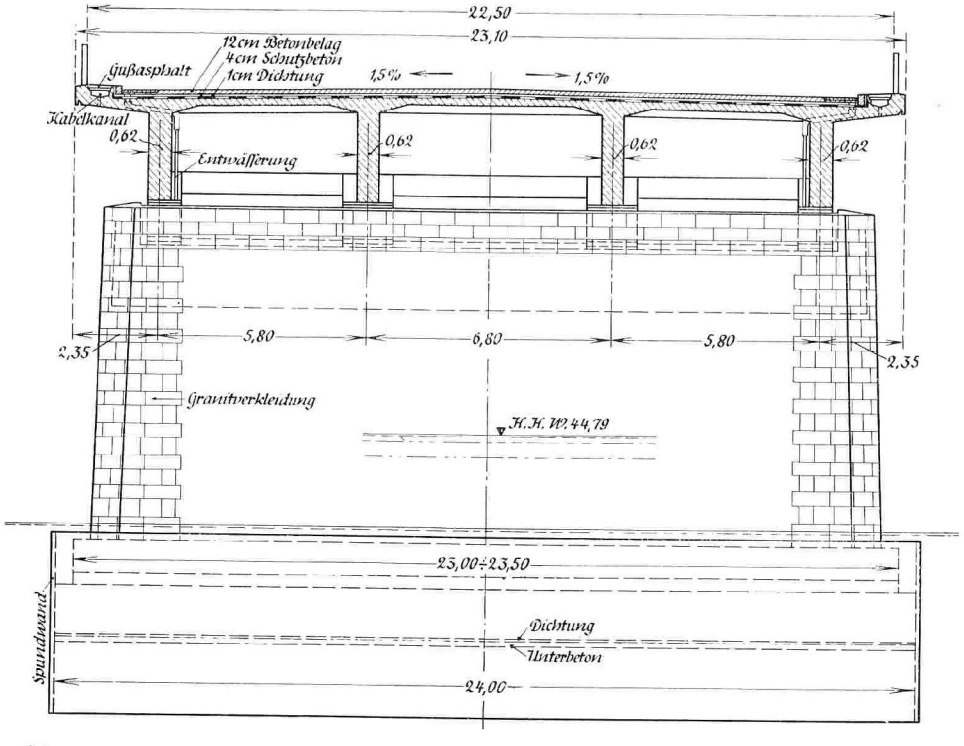
Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u. Bitumendecke
Plasterdecke
dem Verkehr übergeben
Oberste Bauleitung
Bauabteilung
Einfahrt


Helmstedt
Elbebrücke
Burg
Magdeburg
Brandenburg
Sakrower-Kanalbrücke
Zernsee-brücke
Potsdam
Berlin
DESSAU
Gardelegen
Wanzleben
Calbe
Bernburg
Köthen
Zerbst
Genthin
Stendal
Rathenow
Havelland
Fläming
Autobahn
Ausfahrt
Raststätte
Tankstelle

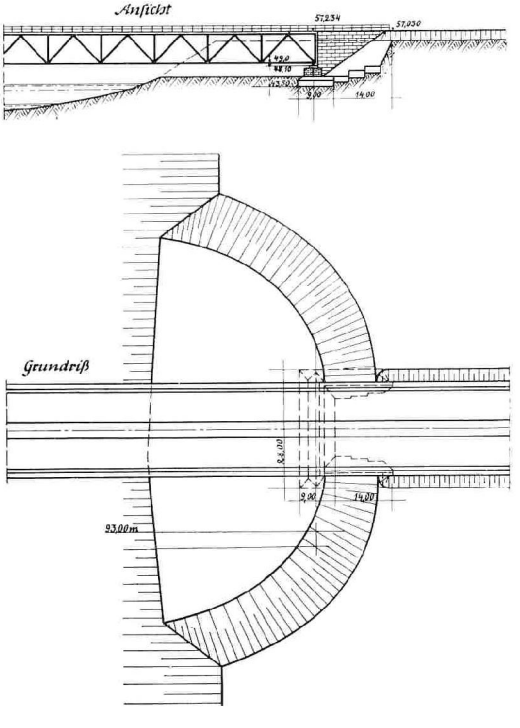


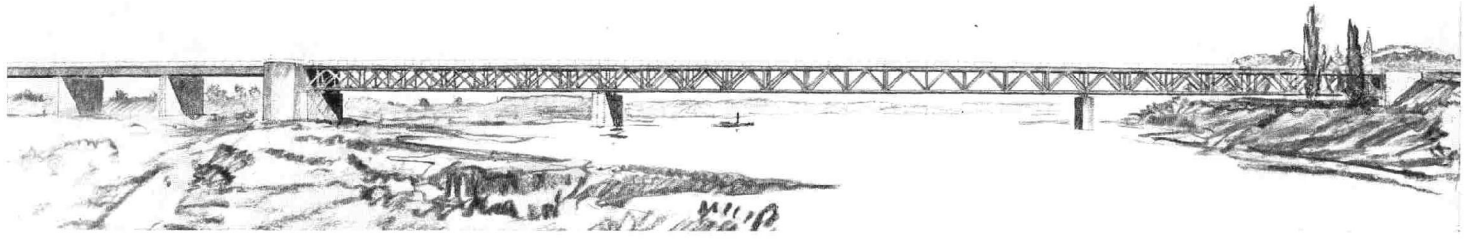
Baustelle der Elbbrücke bei Hohenwarthe im Herbst 1935

Schnitt durch die Eisenbetonüberbrückung der Flutöffnungen mit Ansicht eines Pfeilers

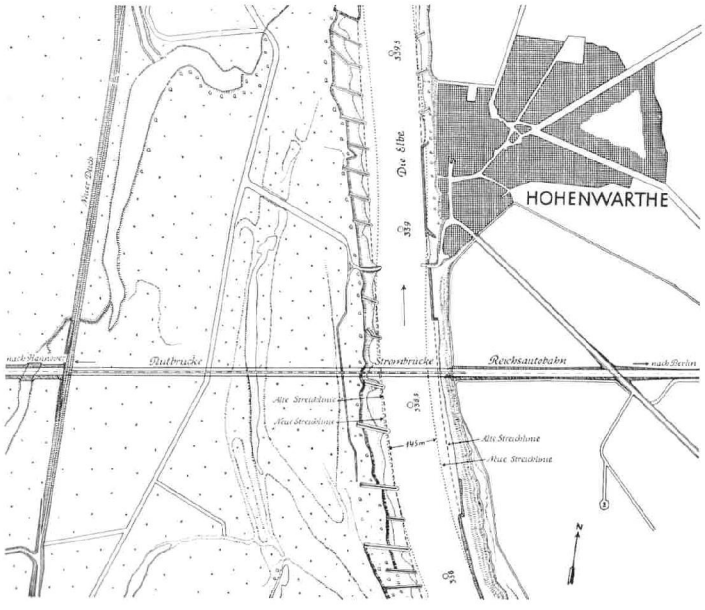


Anordnung des östlichen Endwiderlagers





Entwurf der Brücke. Bauart: In der Stromöffnung durchlaufender Stahlfachwerkträger mit obenliegender Fahrbahn auf massiven Pfeilern; in der Flutbrücke Eisenbeton-Gerberträger. Gesamtlänge 1176 m. Spannweiten: 80/154/93 24×33 m

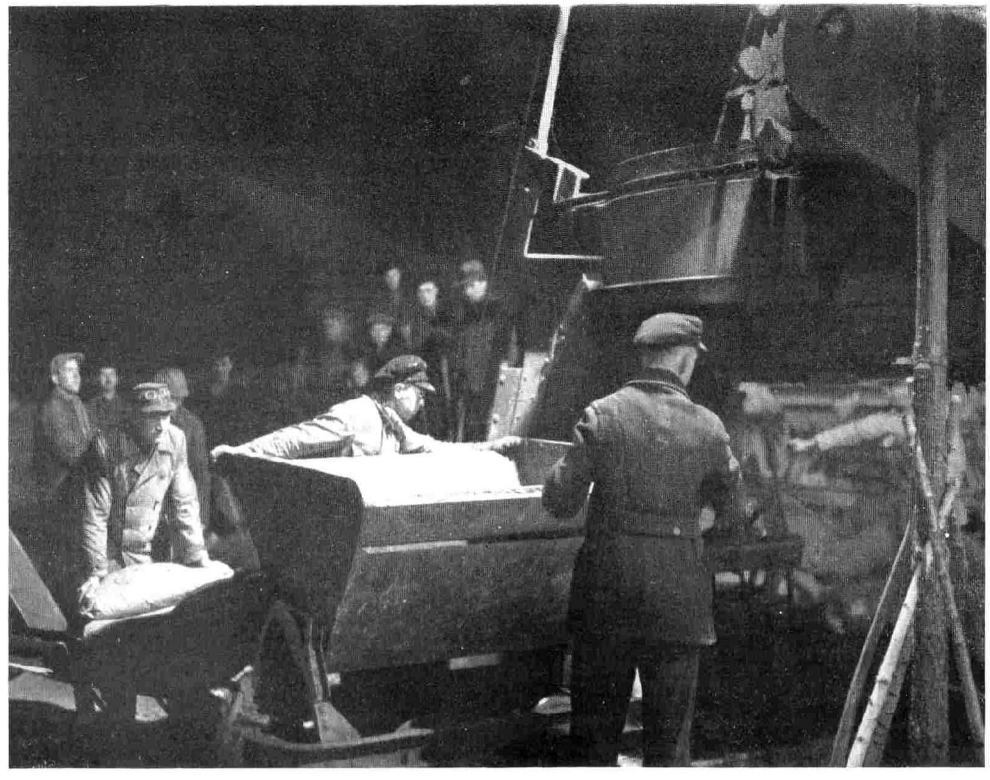


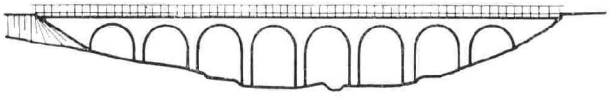
Lageplan der Elbebrücke

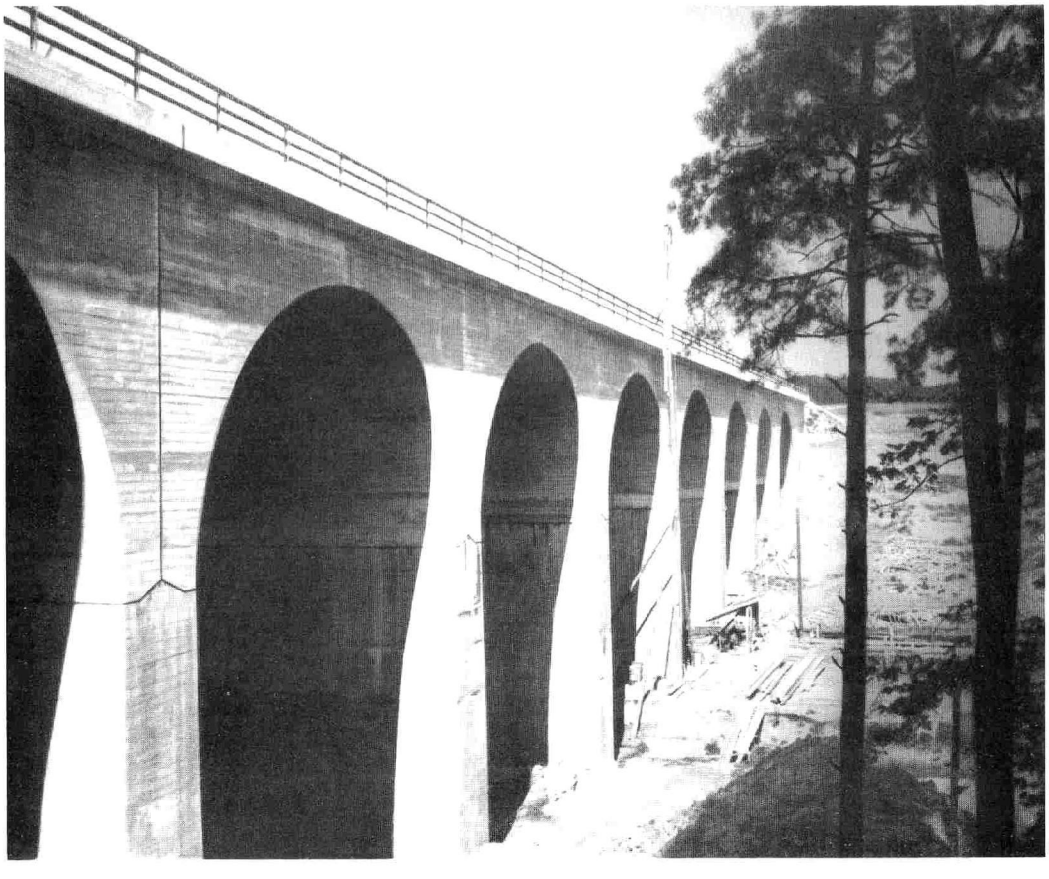
Der Bau der Elbebrücke bei Hohenwarthe erforderte:
an Stahlkonstruktion rund 4200 t
an Beton des Grundmauerwerks rund 12 042 m^3
an eisernen Spundbohlen rund 1326 t
an Eisenbeton der Pfeiler rund 12 036 m^3
an Eisenbeton der Fahrbahn rund 14 410 m^3

Blick über die Pfeiler der Flutbrücke. Baustelle im Frühjahr 1936

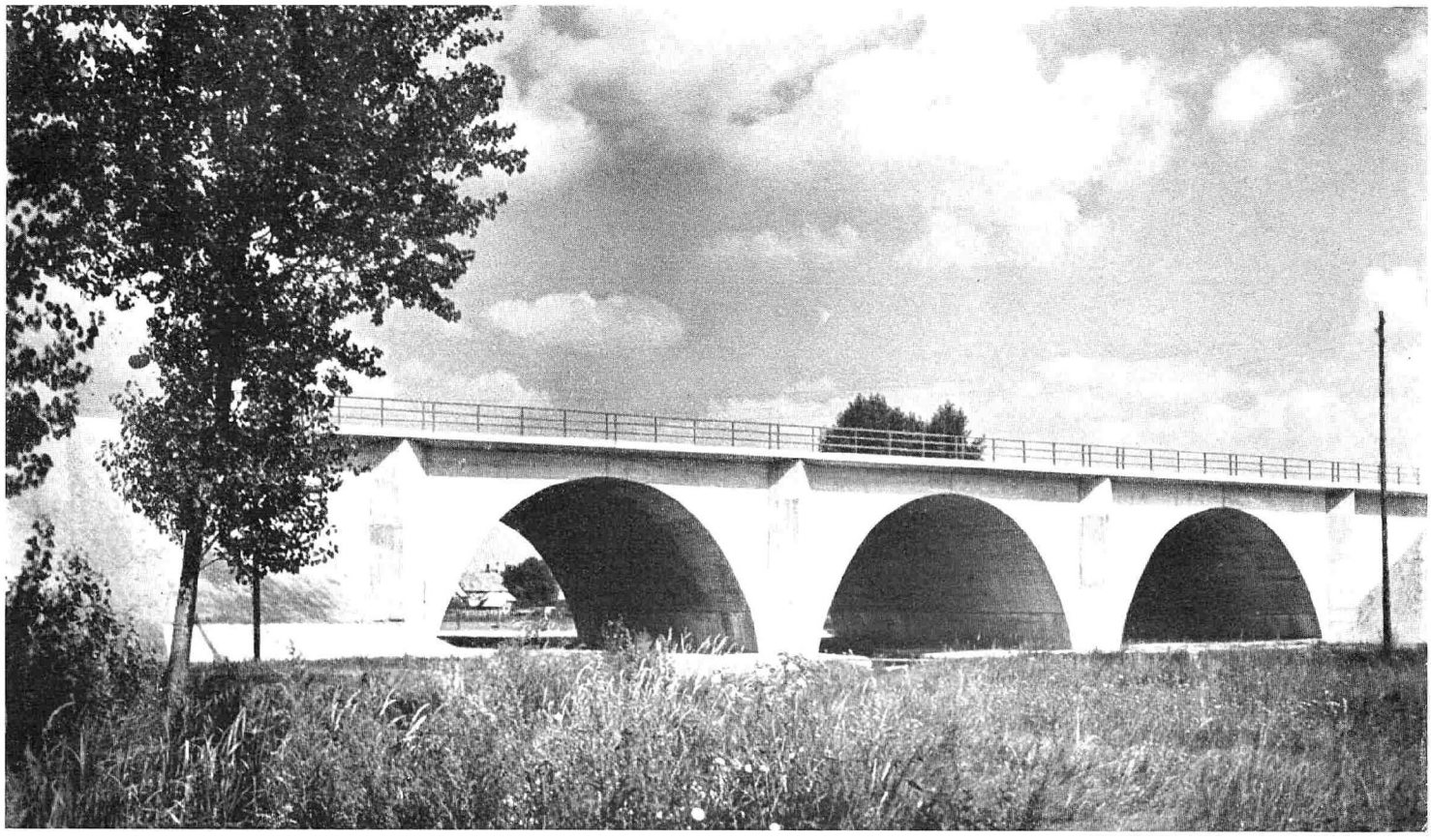
Betonarbeit an der Reichsautobahn bei Nacht



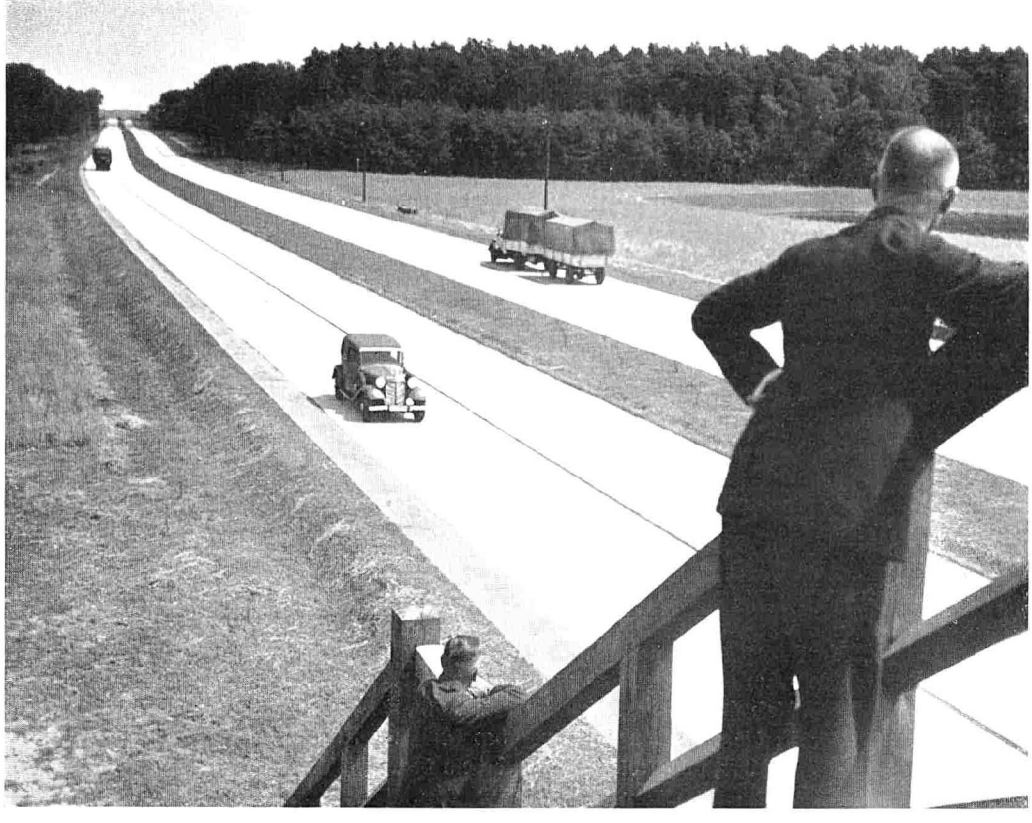




Talbrücke bei Helmstedt. Bauart: Dreigelenk-scheibenbogen in Eisenbeton. Gesamtlänge 132 m, 8 Öffnungen mit einer Spannweite von je 12 m.



Schunterbrücke bei Hondelage



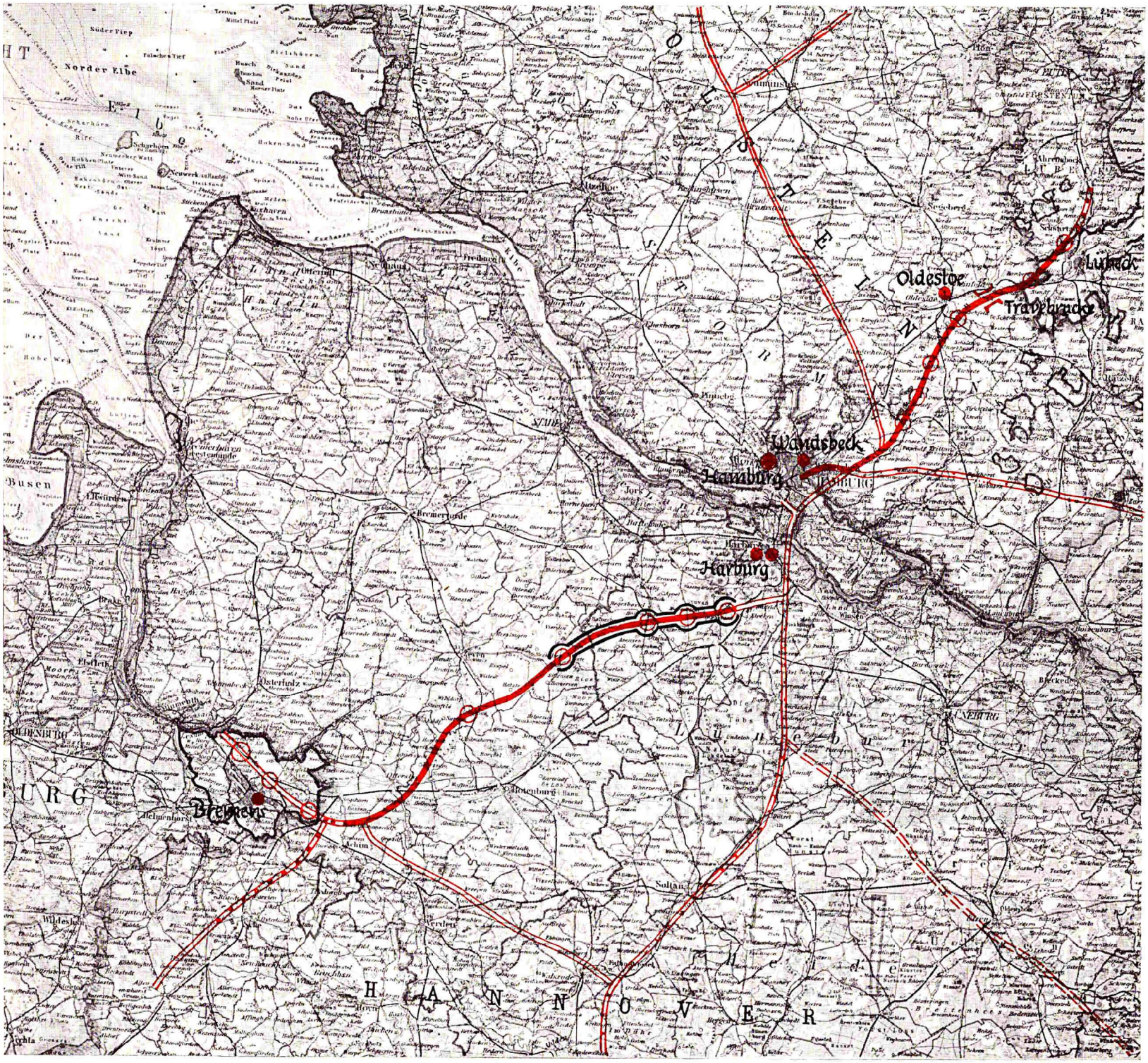
Fertige Strecke nordöstlich von Lehrte. Blick nach Osten.

Das erste Teilstück der Reichsautobahn Berlin—Hannover wurde am 5. April 1936 durch Generalinspektor Dr. Todt zwischen Braunschweig und Lehrte eröffnet. Die erste Fahrt über die Strecke.

„Am erſten Sonntag nach der Abſtimmung des deutſchen Volkes über ſeine Ehre wird dieſe Strecke dem Verkehr und damit dem deutſchen Volk übergeben. Dieſe Freigabe iſt die erſte Dankesleiſtung des deutſchen Arbeiters an den Führer für ſeine Tat vom 7. März, durch die der Führer dem deutſchen Volk die Ehre wiedergegeben hat."

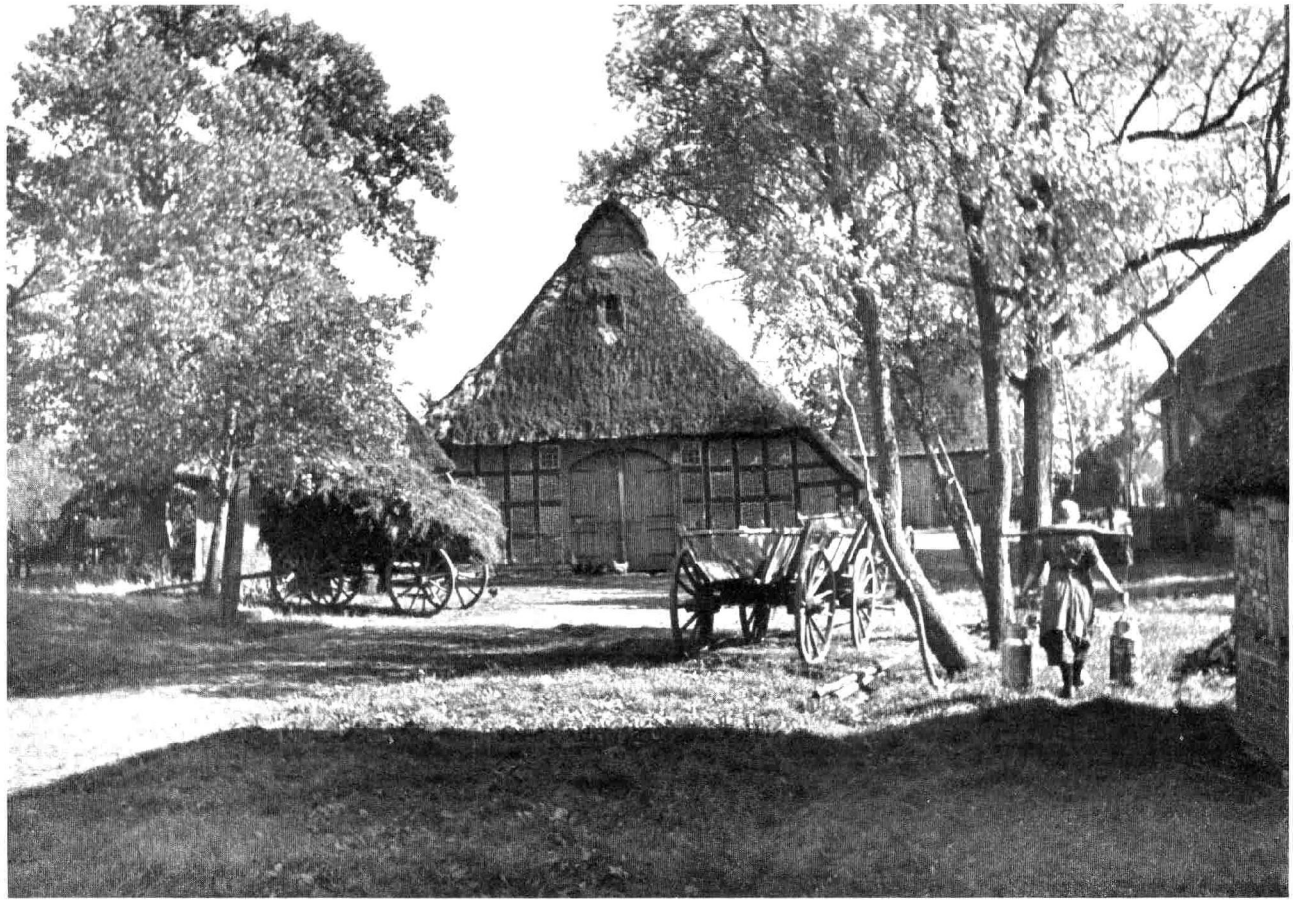
Dr. Todt am 5. April 1936 in Braunſchweig-Weſt.

Grundnetz Ergänzungen zum Bau freigegeben Erdkörper Betondecke Teer-u.Bitumendecke
Pflasterdecke dem Verkehr übergeben Oberste Bauleitung Bauleitung Einfahrt



Weidelandschaft an der Reichsautobahn zwischen Lübeck und Hamburg vor den Toren Lübecks

In der Ochsenkoppel zwischen Hamburg und Lübeck vor der Herstellung der Fahrbahndecke

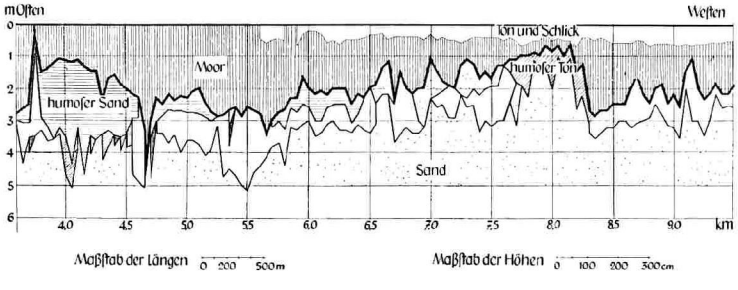


Kleine Bauernhöfe seitlich der Reichsautobahn in der ehemaligen Heidelandschaft zwischen Hamburg und Bremen

Eröffnung der Teilstrecke Dibbersen—Sittensen am 21. Mai 1936

Die fertige Strecke bei Callmoor

Waldstrecke bei Mienenbüttel



Ausschnitt aus dem geologischen Profil der Reichsautobahn an der Blockland-strecke nördlich Bremen

Untersuchung und Behandlung des Untergrundes

In der Erkenntnis, daß der Untergrund der Straßen für ihren Bestand mindestens ebenso wichtig ist wie die sorgfältige Gründung jedes anderen Ingenieurbauwerks, hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen der modernen Bodenmechanik beim Bau der Reichsautobahnen in der Entwurfsberatung und Bauausführung eine bestimmte Mitwirkung gesichert. Für den Bau der Reichsautobahnen wurde verfügt, daß außer den üblichen geologischen Untersuchungen des durchfahrenen Geländes auch der Boden als Baustoff einer dauernden physikalischen Prüfung unterzogen wird. Diese Arbeiten werden von eigenen Bodenprüfstellen durchgeführt, die bei allen Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen eingerichtet wurden.

Die ersten Felduntersuchungen bestehen in der Begutachtung von Bohr- und Schürfproben und werden durch Beobachtungen benachbarter Bauten und schon bestehender Aufschlüsse ergänzt.

Wo genaue Untersuchungen der angetroffenen Bodenschichten notwendig erscheinen, werden mit geeigneten Geräten ungestörte Bodenproben entnommen, die in den bodenmechanischen Laboratorien geprüft werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bestehen in Kennziffern, die das Verhalten der Böden unter der Straßendecke im Damm und Einschnitt und unter dem Bauwerk zu beurteilen gestatten.

Auf Grund dieser Vorarbeiten wird, soweit es möglich ist, die Gradiente der Autobahn der Lage und Höhe nach entsprechend verschoben, bis eine bautechnisch einwandfreie Lösung gefunden wird.

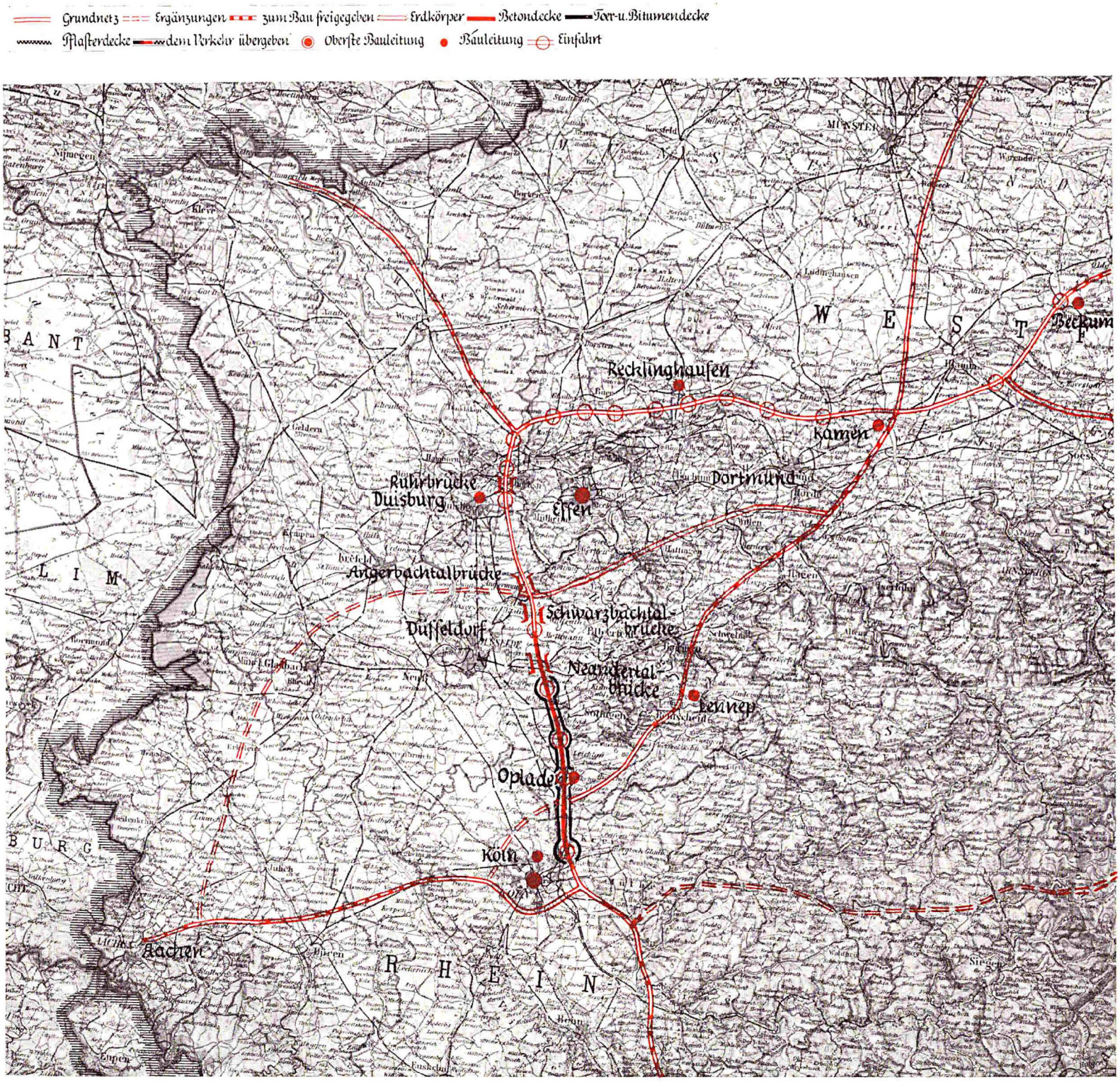
Die Frostschäden an Straßendecken, die bis vor einigen Jahren als eine unabänderliche Tatsache hingenommen worden waren, bilden gerade für die Reichsautobahn mit ihren hochwertigen Decken eine große Gefahr. Durch Auswertung der vielseitigen schwedischen, amerikanischen und deutschen Untersuchungen ist es jedoch gelungen, den größten Teil solcher Schäden auszuschalten. Ersatz der obersten Bodenschicht durch Sand und Kies, Längsdrainagen und eingelegte Trennschichten sind die gebräuchlichsten Schutzmittel gegen Frostschäden.

Die Bodenverdichtung ist für Dämme, die nach kurzer Zeit befahrbar sein sollen, von größter Wichtigkeit. Um größere Setzungen von Dämmen und besonders von Dammstrecken im Anschluß an Bauwerke zu vermeiden, werden heute die meisten Böden in entsprechend dünnen Schichten durch Stampfgeräte verdichtet.

Ein in den letzten Jahren entwickeltes einfaches Verfahren zur Beseitigung weicher Bodenmassen wie Moor oder Schlamm mit Hilfe von Sprengungen wird beim Bau der Reichsautobahnen mit Erfolg angewendet. Die Sprengung hat dabei die Aufgabe, die weichen Moor- oder Schlammmassen unter dem aufgeschütteten Damm zu verdrängen, so daß die Sandschüttung auf die darunter anstehende tragfähige Bodenschicht absackt.

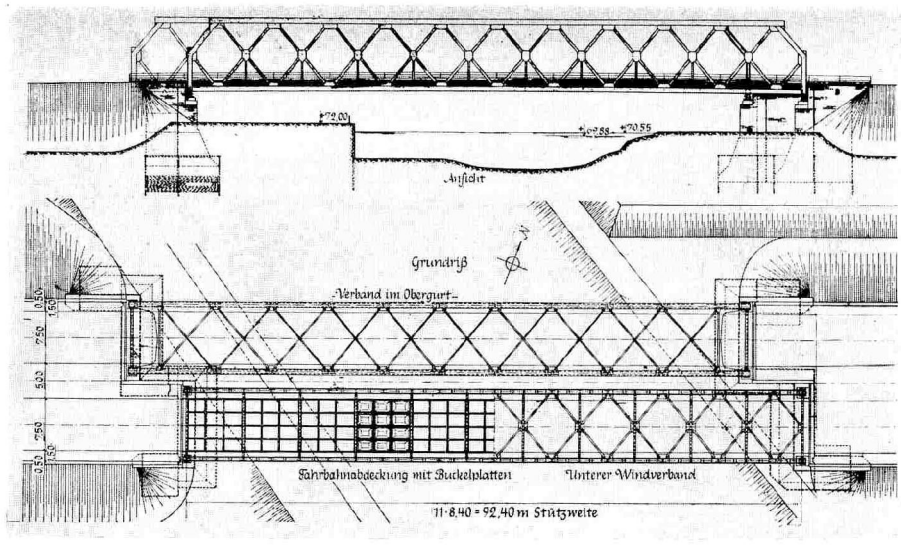
Erst wenig Zeit ist vergangen, seitdem die Bodenmechanik beim Bau der Reichsautobahnen angewendet wird. Sie hat sich ihren Platz inzwischen auch an den deutschen Hochschulen erobert und wird durch Forschungsarbeiten und Erfahrungsaustausch mit den nordischen Ländern und mit Amerika zu immer größerer Sicherheit des Urteils und Vollkommenheit der Untersuchungsverfahren entwickelt.

Moorsprengung an der Reichsautobahn. Sprengung in drei Folgen: Erstens Vorsprengung zum Aufreißen des Vorfeldes. Zweitens: Sprengung der Minenreihe unter den Dammfüßen eine Sekunde später. Drittens: Lösen der Minenreihe unter der Dammachse eine weitere Sekunde später. Vor- und Hauptsprengung lassen sich im Bild deutlich unterscheiden.

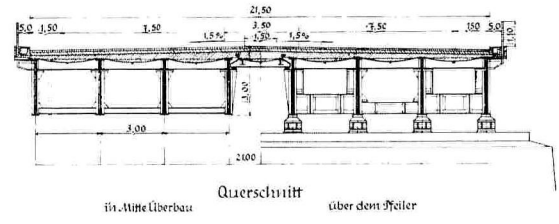

Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u. Bitumendecke
Pflasterdecke
dem Verkehr übergeben
Oberste Bauleitung
Bauleitung
Einfahrt
Recklinghausen
Kamen
Dortmund
Ruhrbrücke
Duisburg
Essen
Angerbachtalbrücke
Schwarzbachtalbrücke
Düsseldorf
Neandertalbrücke
Lennep
Opladen
Köln
Aachen
Beckum
W E S T
R H E I N
B A N T
L I M
B U R G

Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Kroppenbruch nördlich Dortmund

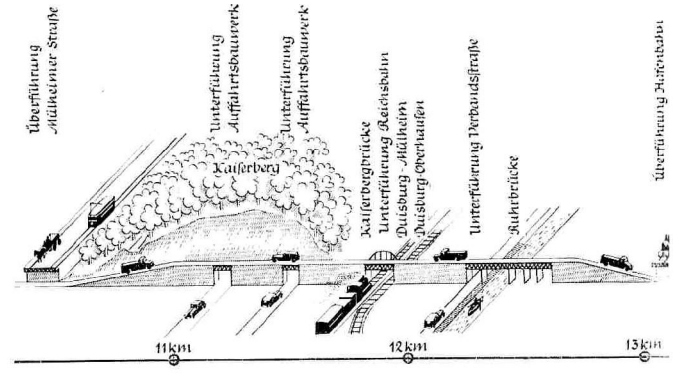
Freivorbau



Übersicht

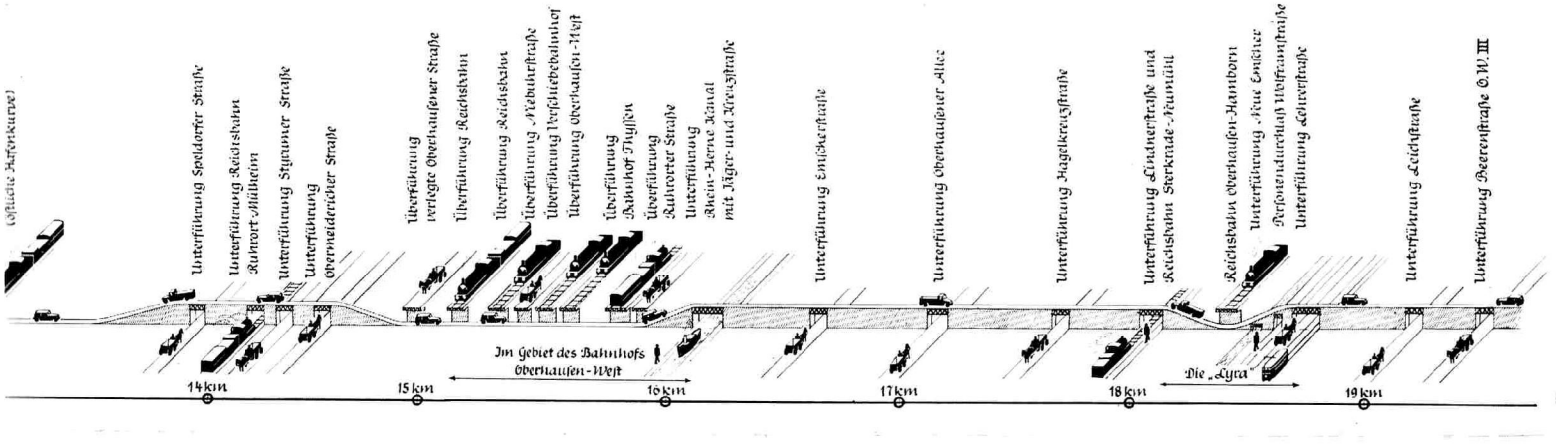


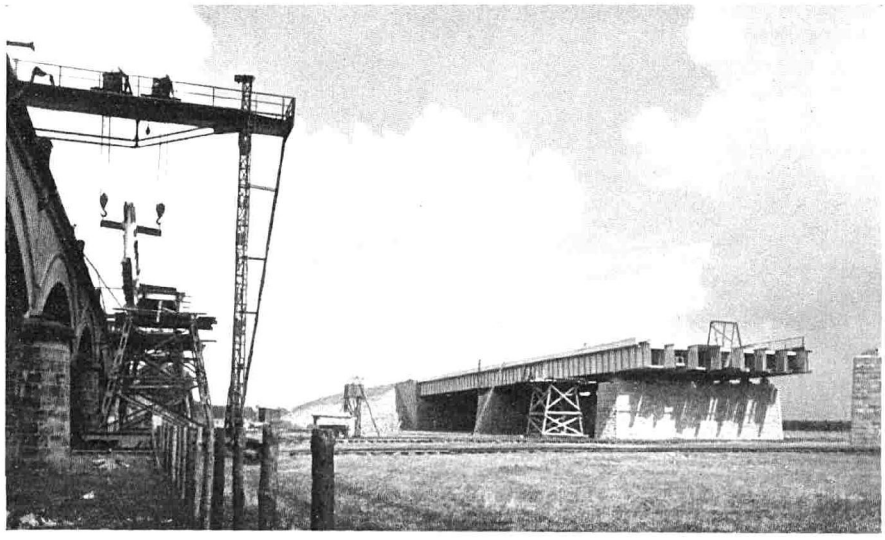
Querschnitt



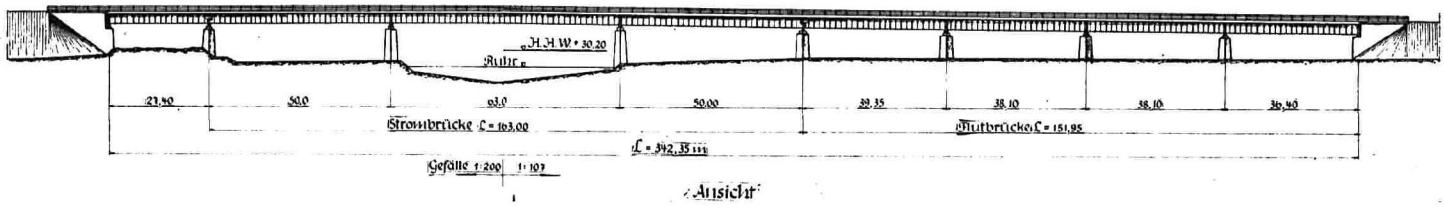
Längsschnitt durch die Reichsautobahn vom Kaiserberg bei Duisburg bis Oberhausen-Sterkrade. „Strecke der Tunnel und Brücken"

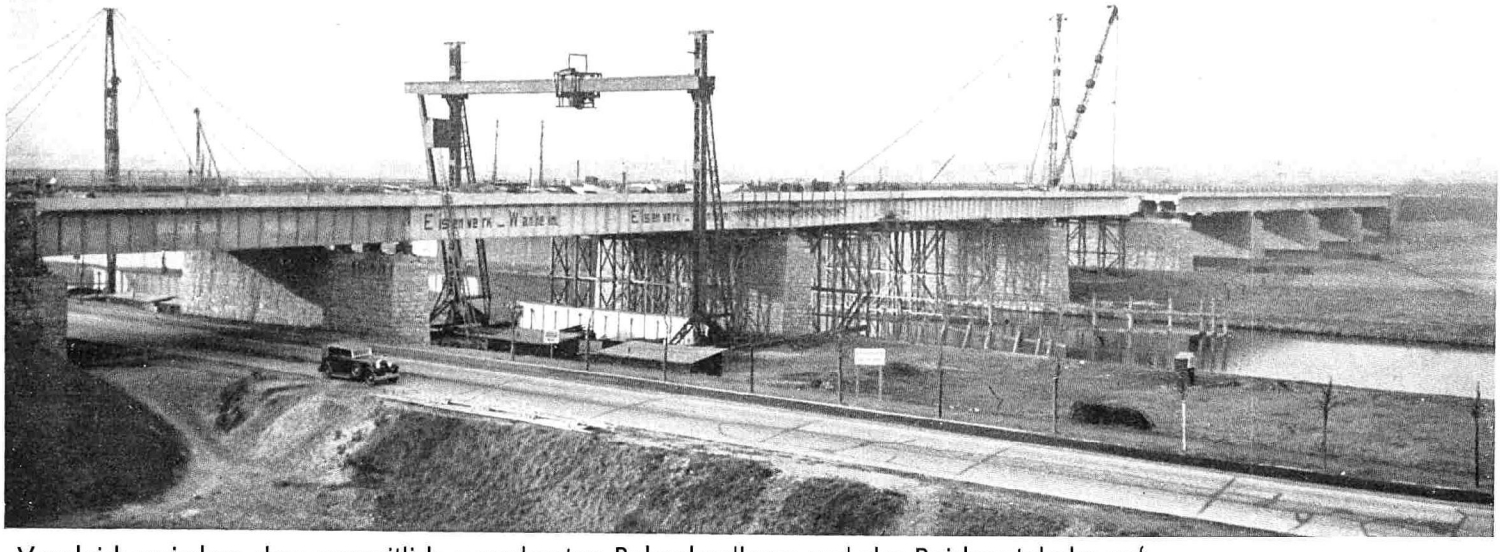
Werkland an der Ruhr: Schachtanlagen in Duisburg-Hamborn. Das Bild läßt die Eigenart der Aufgabe bei der Linienführung und dem Bau der Reichsautobahn im Ruhrgebiet erkennen.



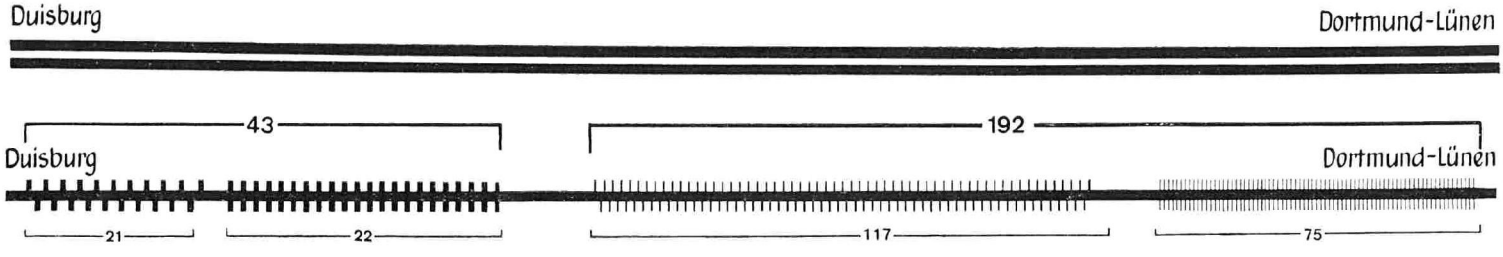


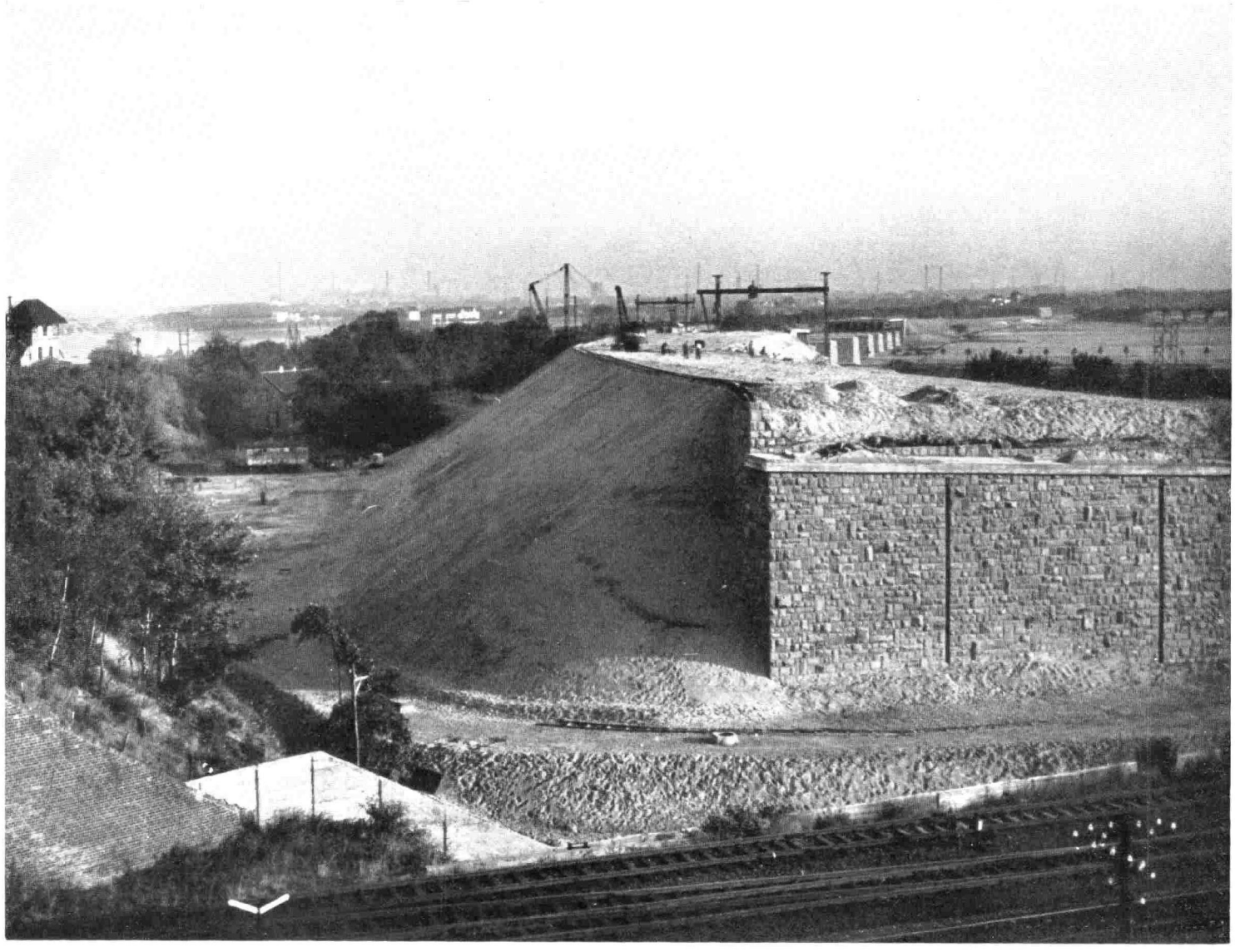
Ruhrbrücke nördlich Duisburg. Brückenträger im Querschnitt, Übersichtszeichnung und Ansicht der Brücke vor der Bauvollendung



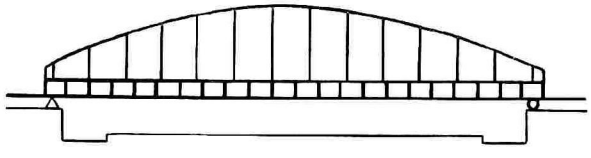


Vergleich zwischen dem neuzeitlich ausgebauten Ruhrschnellweg und der Reichsautobahn auf der Strecke von Duisburg nach Dortmund—Lünen. Die Reichsautobahn ist frei von Kreuzungen und störenden Einmündungen. Der Ruhrschnellweg hat 21 Einmündungen und 22 Kreuzungen von Straßen I. Ordnung und 117 Einmündungen und 75 Kreuzungen von Straßen II. Ordnung

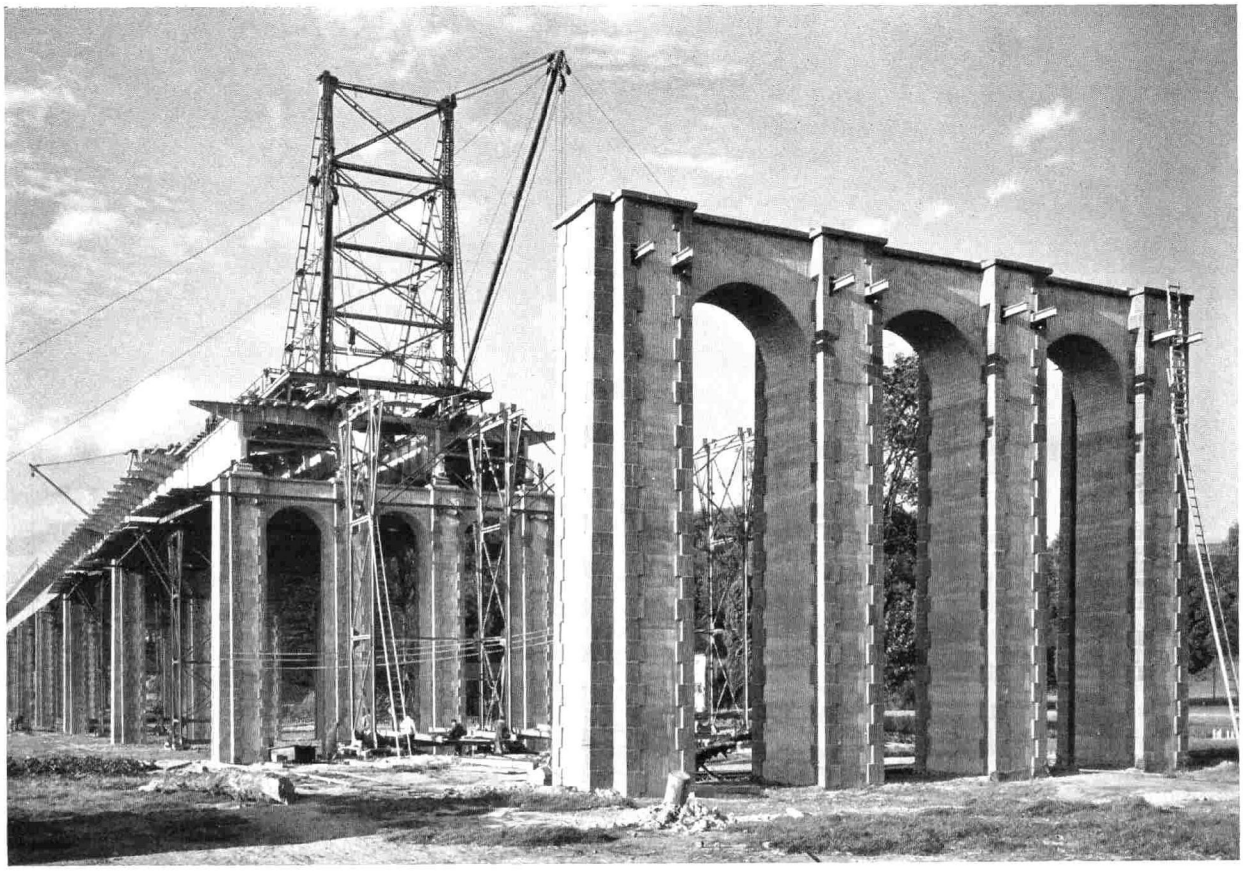




Damm der Reichsautobahn nach dem Austritt aus dem Kaiserbergeinschnitt mit Blick auf das Ruhrtal. Im Vordergrund das nördliche Widerlager der Kaiserbergbrücke



Kaiserbergbrücke im Bau. Bauart: Langerscher Balken mit untenliegender Fahrbahn. Stützweite 103 m. Die Brücke führt über zwei Schnellzugstrecken und zwei 10 m breite Straßen



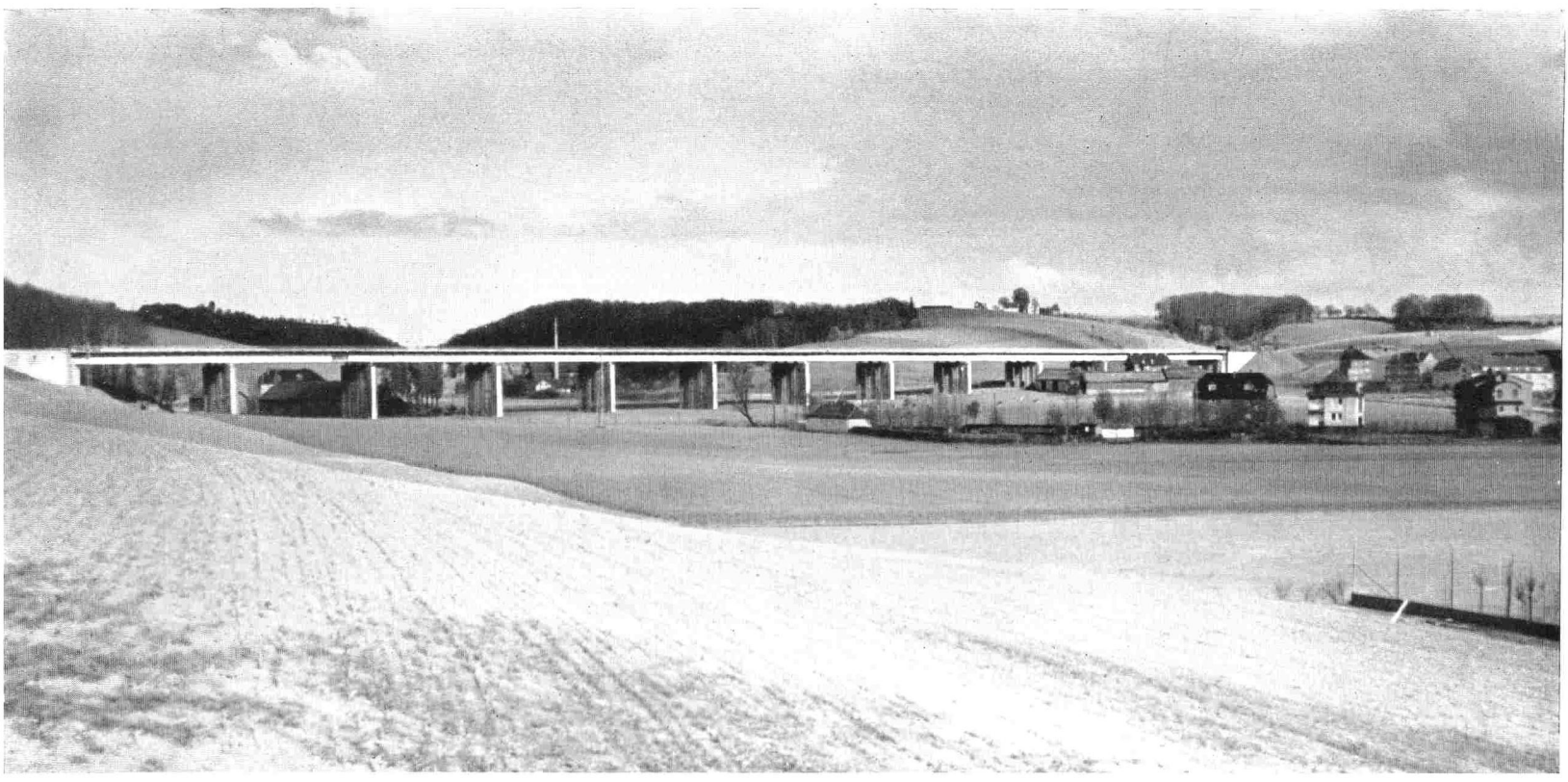
Pfeiler der Neandertalbrücke

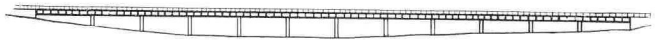
Neue Aufgaben des Ingenieurs

Das Werk der Reichsautobahn überträgt dem Ingenieur eine große technische Verantwortung. Im Wesen der Reichsautobahn als eines der größten Werke des Dritten Reiches liegt es aber auch, daß das Tragen der technischen Verantwortung allein nicht genügt. Die große und schöne Aufgabe tritt hinzu, die wiedererschlossene Arbeitskraft der Nation in engster Arbeitsgemeinschaft für das Werk einzusetzen.

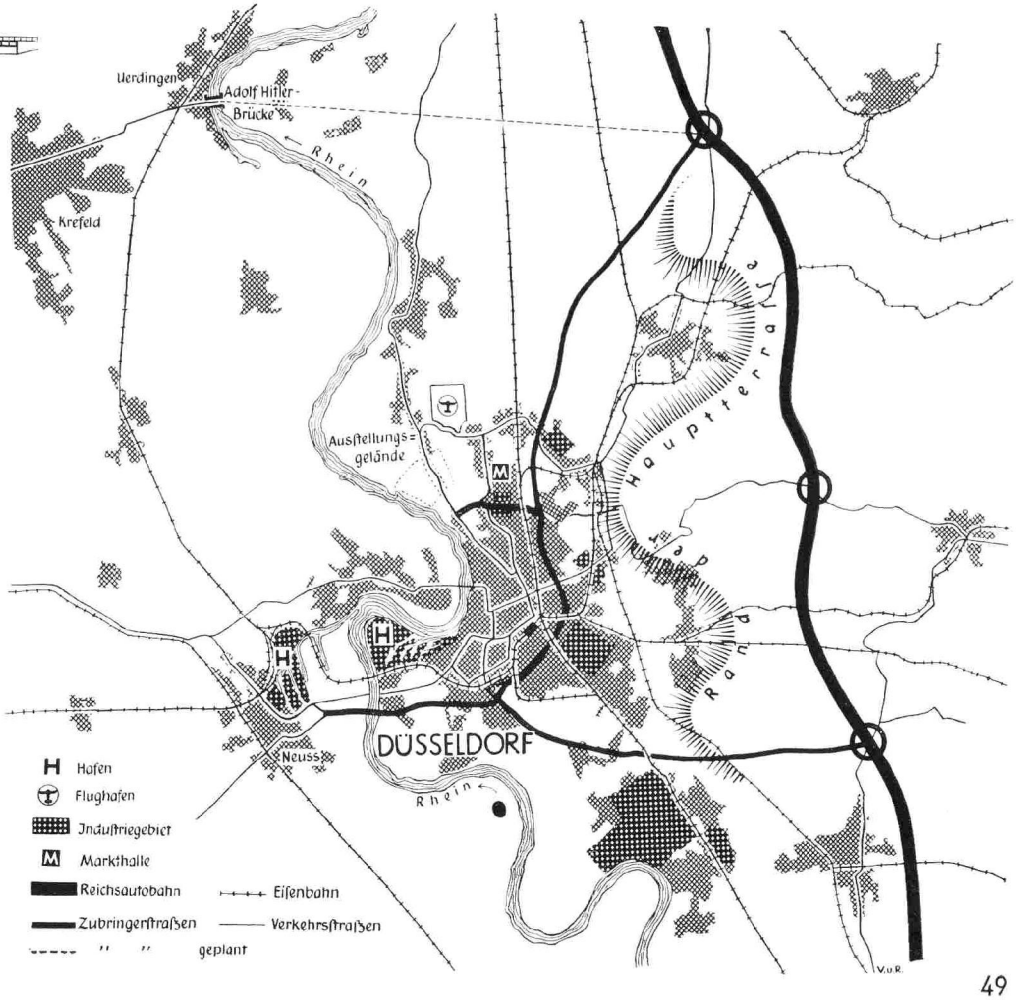
Der Bau der Reichsautobahn gab Tausenden die Möglichkeit, die Arbeit wieder aufzunehmen und in ihr den Sinn des Lebens wiederzufinden. Aus mannigfachen früheren Berufen und meist aus langer Arbeitslosigkeit kamen die Arbeiter zum neuen Werk. Die Eingliederung des Einzelnen in die Arbeitsgemeinschaft wurde zur Aufgabe des Ingenieurs. Von seiner Haltung hing es ab, ob eine leistungsfähige Arbeitskameradschaft entstand. Der deutsche Arbeiter will den Sinn und Zweck seiner Arbeit kennen und verstehen. Denn hinter der Arbeit stehen für ihn die geistigen und völkischen Werte, von denen jene getragen wird und ihren Sinn erhält. Das Empfinden dafür zu entwickeln und wachzuhalten, muß die ständige Sorge des Ingenieurs sein. Von ihr muß jede Einzelmaßnahme, die der Ingenieur trifft, getragen sein. Sie muß unablässig wirkend bleiben und daher zu einer Selbstverständlichkeit werden. Nur wenn das gelingt, erfüllt der Ingenieur seinen von der Idee des Dritten Reiches herkommenden Auftrag der Gesamtheit gegenüber.

Die beste Führung der Arbeitskameraden ist das eigene Vorbild. Einsatzfreudig und verantwortungsbewußt muß der Ingenieur jederzeit selbständig handeln können. Er muß sich in schwierigen Augenblicken als zuverlässiger Kamerad erweisen und stets möglichst vollkommene Einsichten und Kenntnisse seiner fachlichen Aufgaben besitzen. Daher sind charakterliche Selbstprüfung und unablässige Fortbildung seiner Fähigkeiten die Vorbedingungen für seine Mitarbeit an den Straßen des Dritten Reiches. So erzieht das Werk der Reichsautobahn den Ingenieur und alle Mitarbeiter am Werk zu einer neuen Arbeitsverantwortung und stellt ihm neue, höhere Aufgaben.





Neandertalbrücke bei Düsseldorf. Bauart: Zwei kontinuierliche Stahlblechträger über je sechs Öffnungen auf Eisenbetonpfeilern mit Werksteinverkleidung. Gesamtlänge 540 m. Spannweiten je 45 m

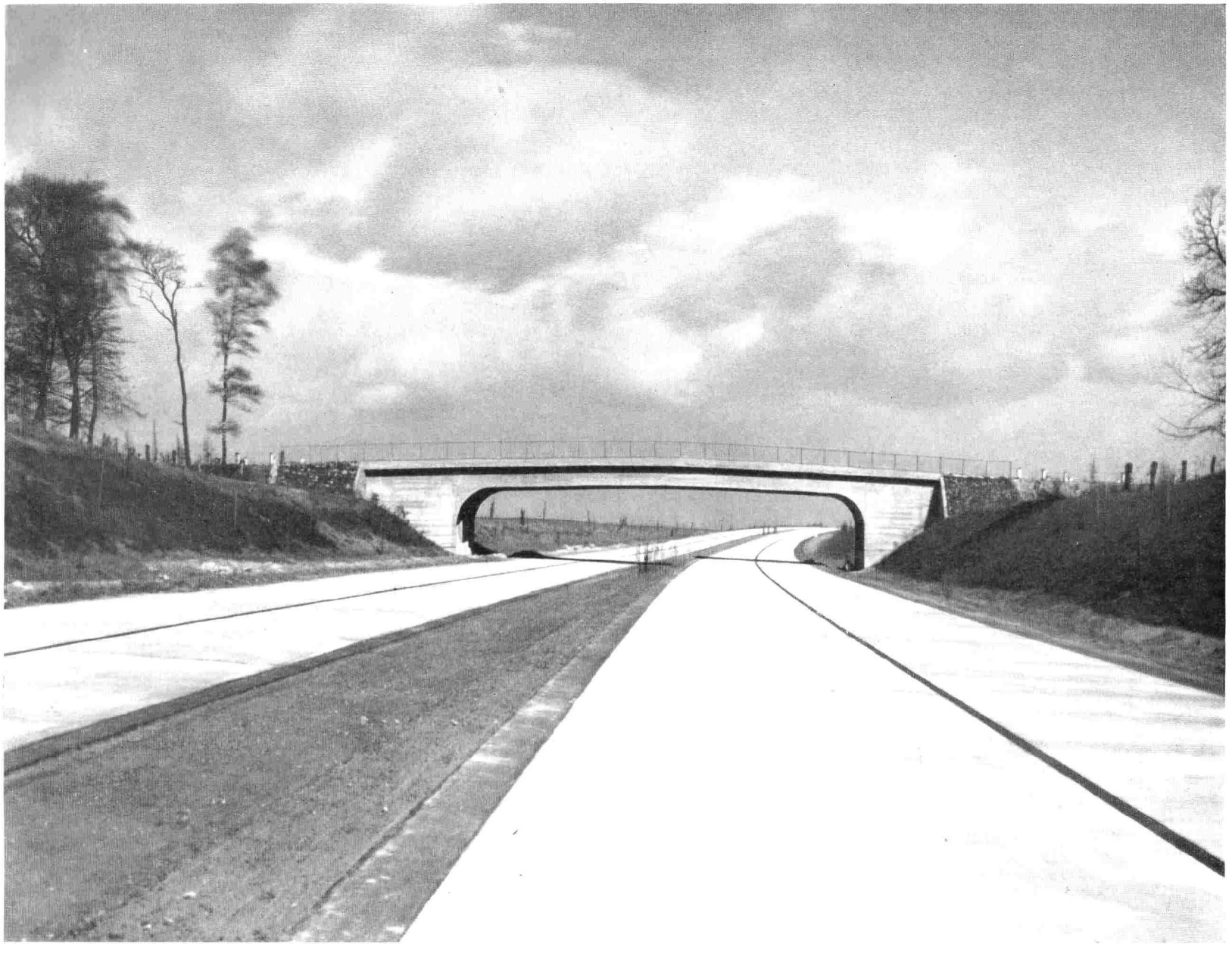


Der Anschluß der Städte an die Reichsautobahn erfolgt verschieden nach den örtlichen Gegebenheiten. Übersichtszeichnung des Anschlusses der Stadt Düsseldorf

Die Strecke Köln—Düsseldorf wurde am 21. Mai 1936 durch Reichsminister Dr. Goebbels dem Verkehr übergeben. Die Wagen der Reichsautobahnarbeiter bei der Eröffnungsfeier

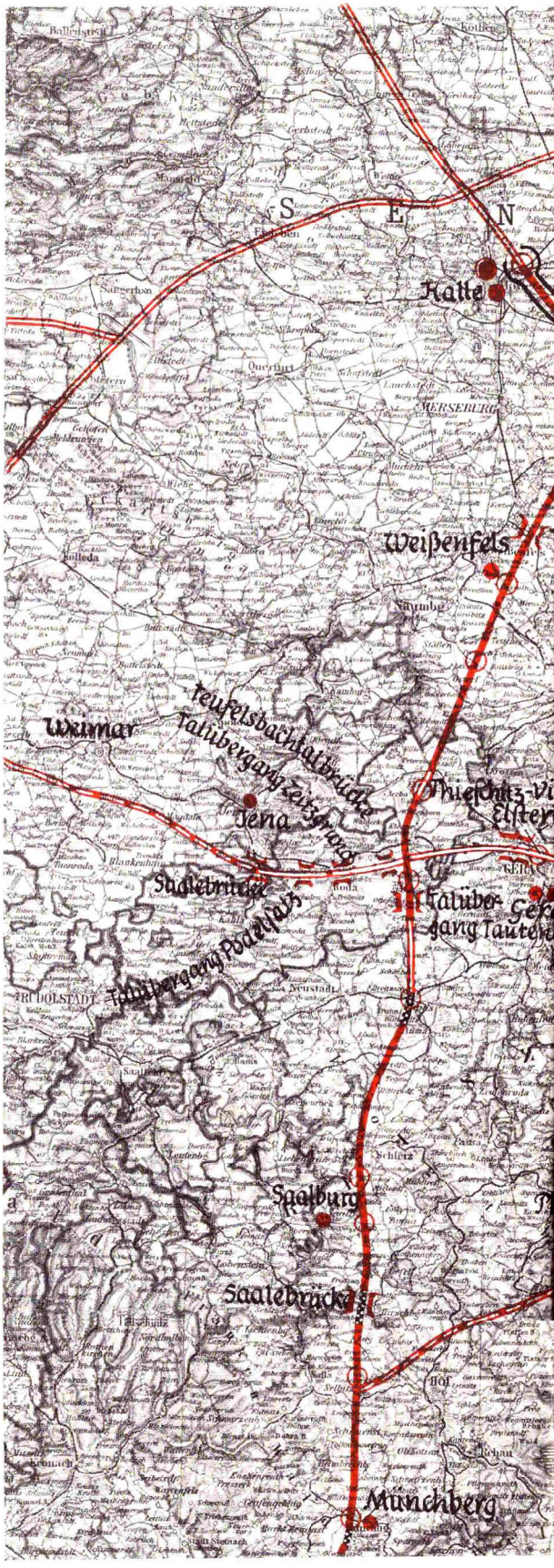
Reichsminister Dr. Goebbels durchfährt mit Generalinspektor Dr. Todt das weiße Band

Einfahrt Köln kurz vor der Bauvollendung

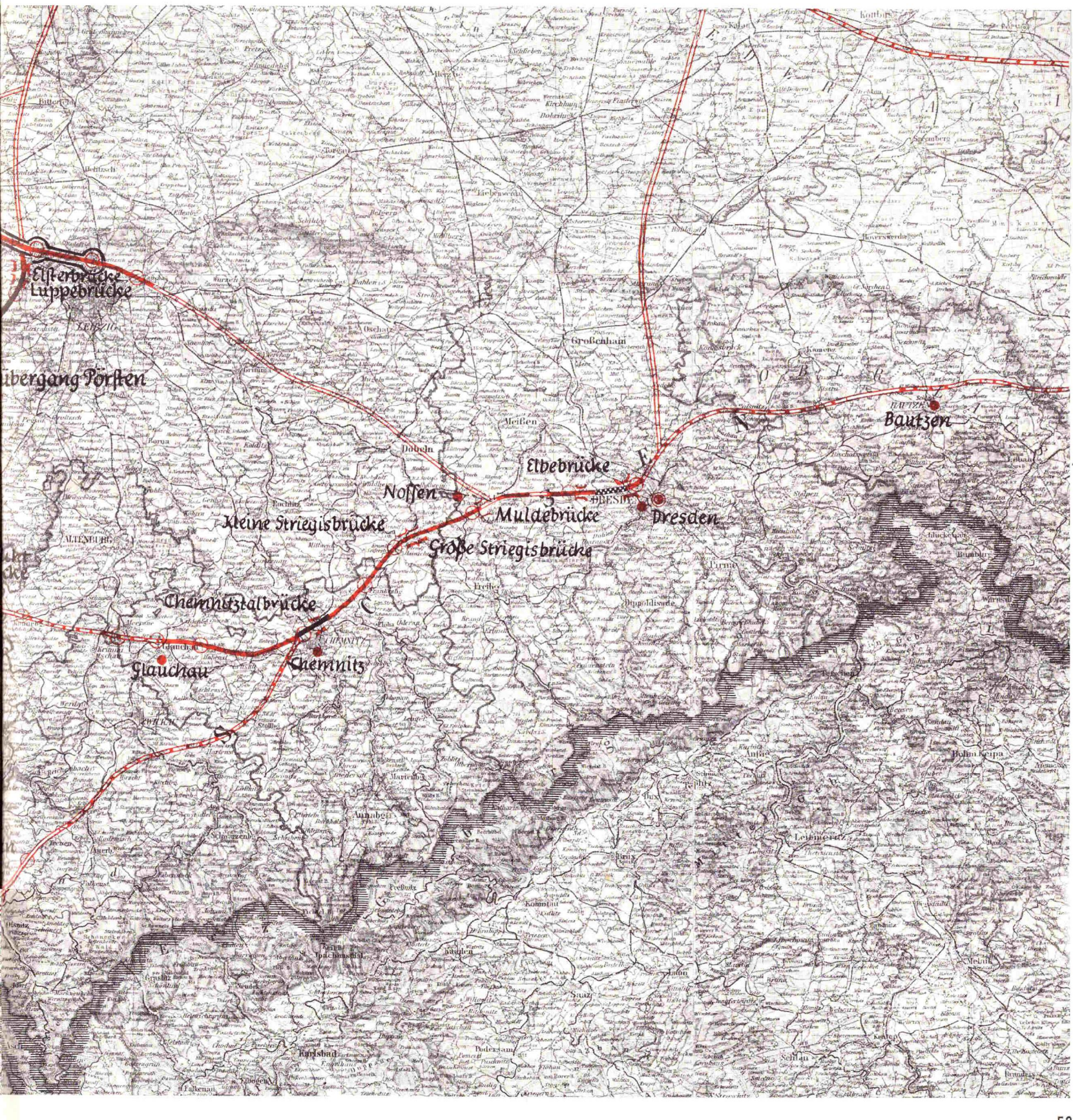


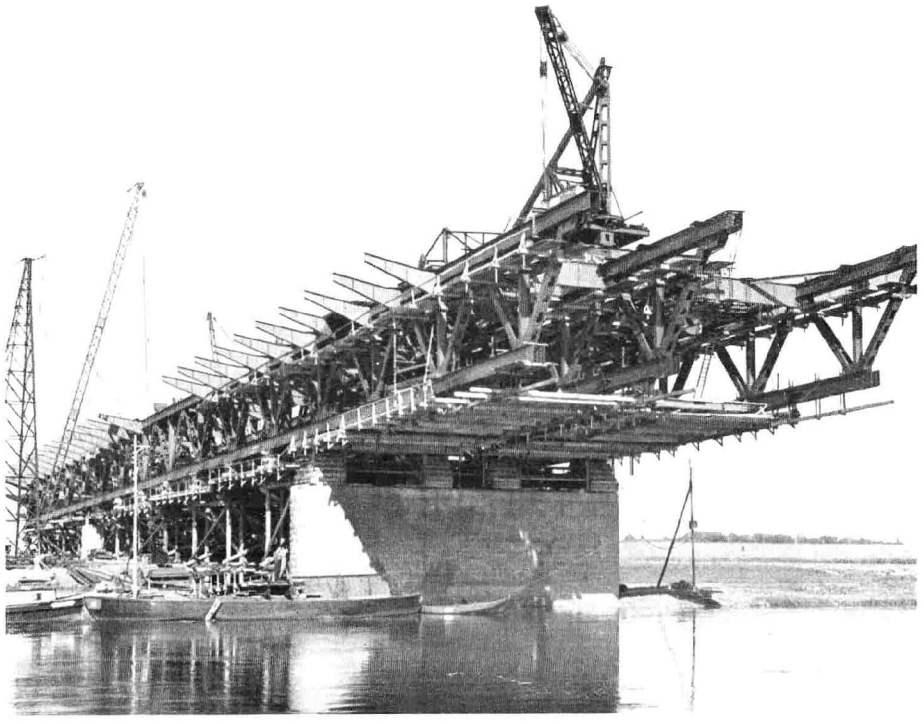
Wegüberführung über die fertige Strecke bei Köln

Am Eröffnungstag der Reichsautobahn Köln—Düsseldorf wurden auf der Strecke in der Zeit von 12 bis 20 Uhr 11 040 Kraftfahrzeuge, darunter über 9000 Personenkraftwagen gezählt. Das entspricht einem Durchschnitt von 1380 Kraftfahrzeugen in der Stunde und von 23 Kraftfahrzeugen in der Minute. Dieser große Verkehr vollzog sich reibungslos und ohne Stockung. Diese Zahlen geben nicht den Durchschnitt eines längeren Zeitraumes sondern die Höchstbelastung, die bisher an einem Tage festgestellt wurde. Sie zeigen eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit der Reichsautobahn.

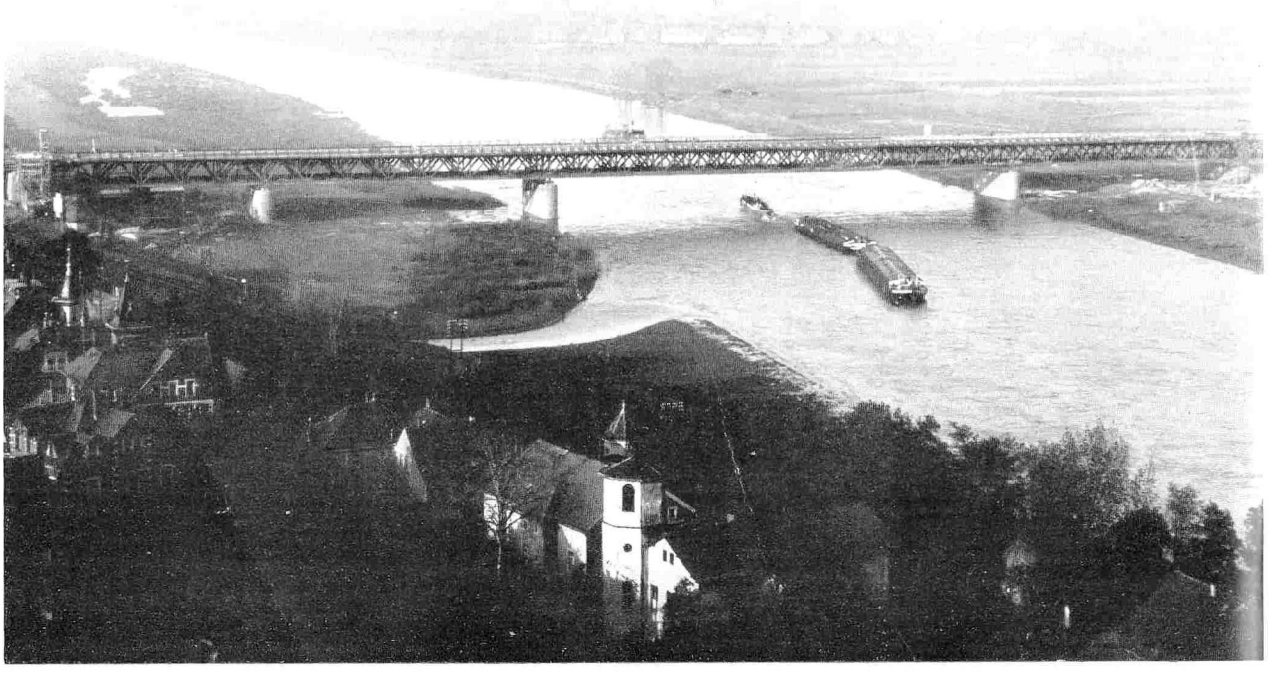


Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u. Bitumendecke
Pflasterdecke
dem Verkehr übergeben
Oberste Bauleitung
Bauabteilung
Einfahrt

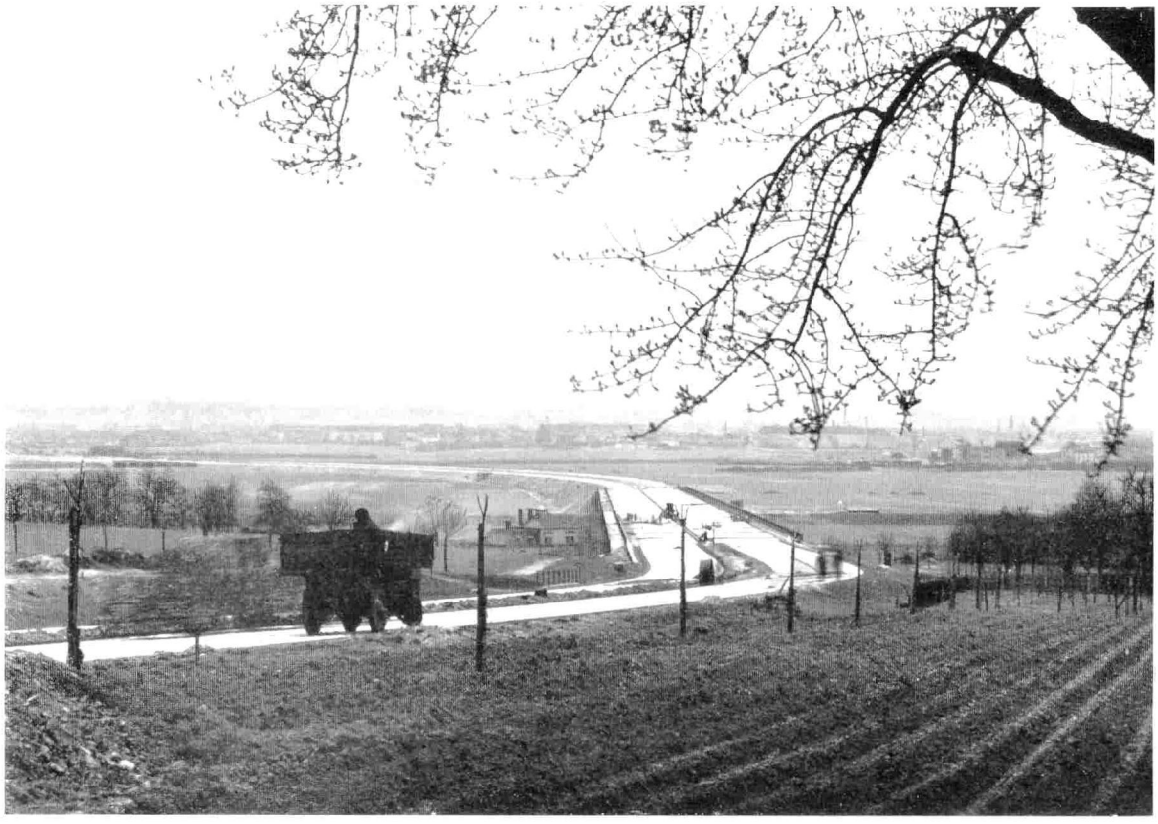

Elsterbrücke
Luppebrücke
Übergang Pörsten
Großenhain
Bautzen
Elbebrücke
Meißen
Nossen
Muldebrücke
Dresden
Kleine Striegisbrücke
Große Striegisbrücke
Chemnitztalbrücke
Glauchau
Chemnitz



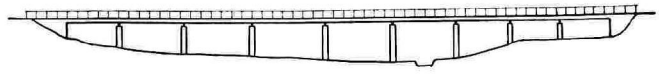
Elbebrücke bei Dresden. Freivorbau der Brückenträger. Bauart: Durchlaufende Fachwerkbalken auf werksteinverkleideten Betonpfeilern. Gesamtlänge 378 m, Spannweiten: 51/73/130/73/51 m



Gesamtansicht der Elbebrücke

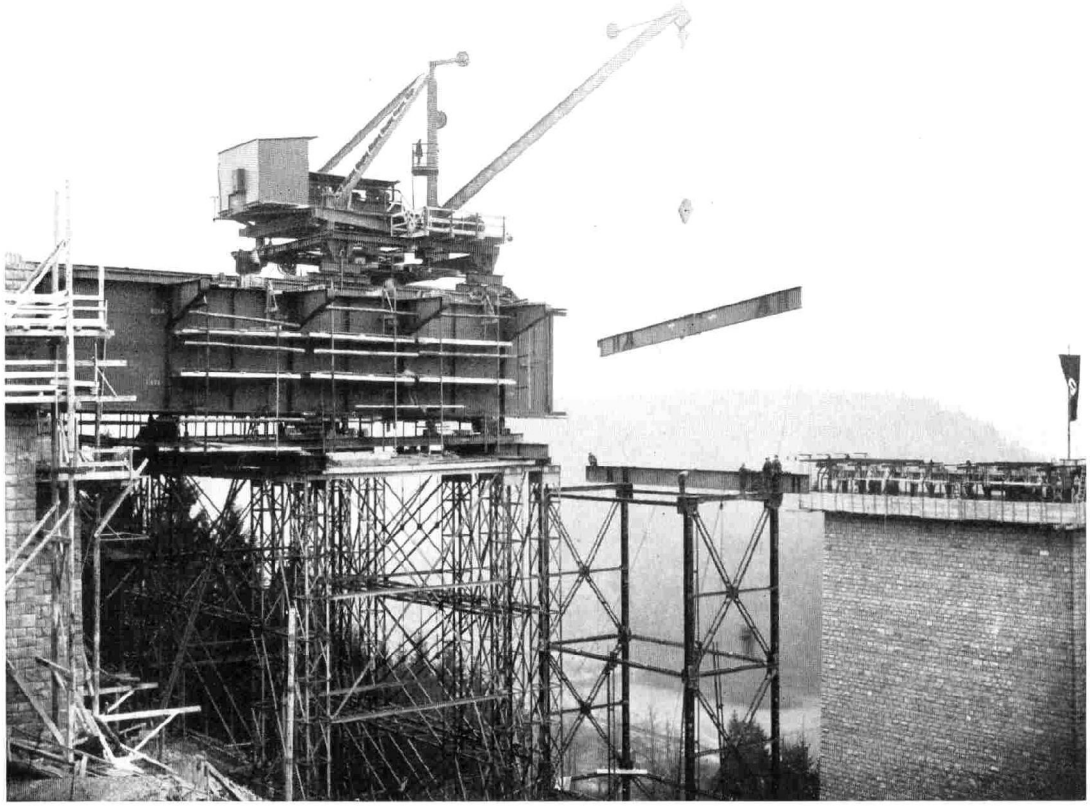


Elbabstieg der Reichsautobahn bei Dresden

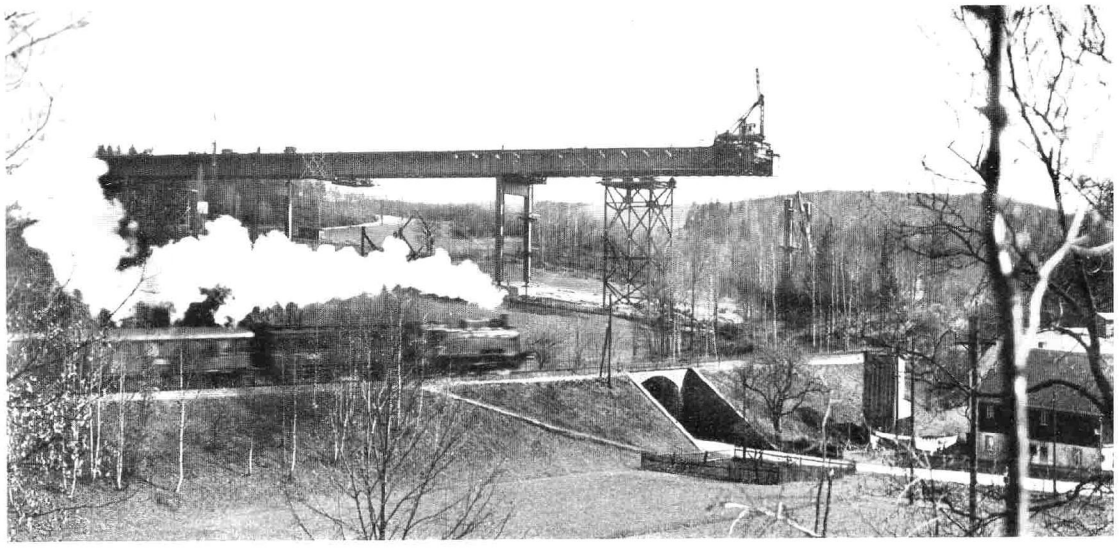


Saubachbrücke bei Wilsdruff. Bauart: Durchlaufende Eisenbetonbalken auf Eisenbetonrahmenpfeilern. Gesamtlänge 262 m. Spannweiten: 24,5/28,5/30,23/33,5/30,23/28,5/24,5/30,5/30,5 m

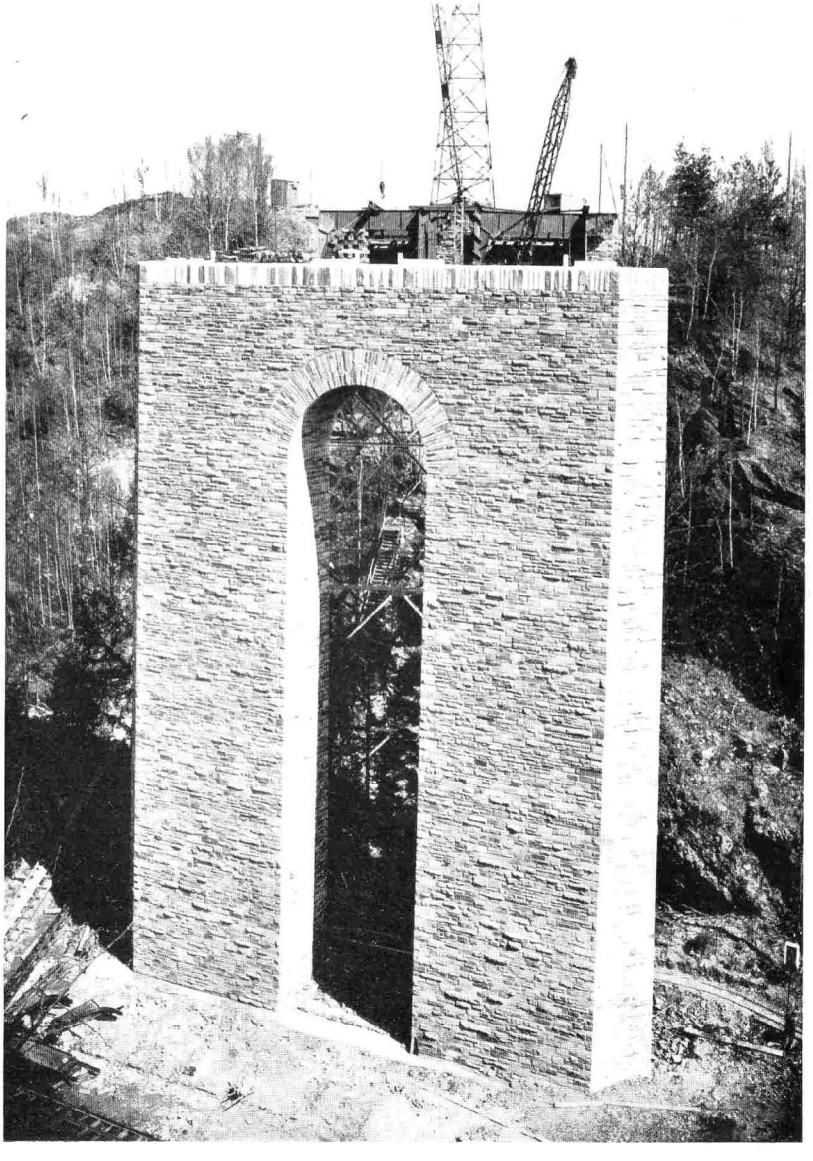
Muldebrücke bei Siebenlehn
im Bau



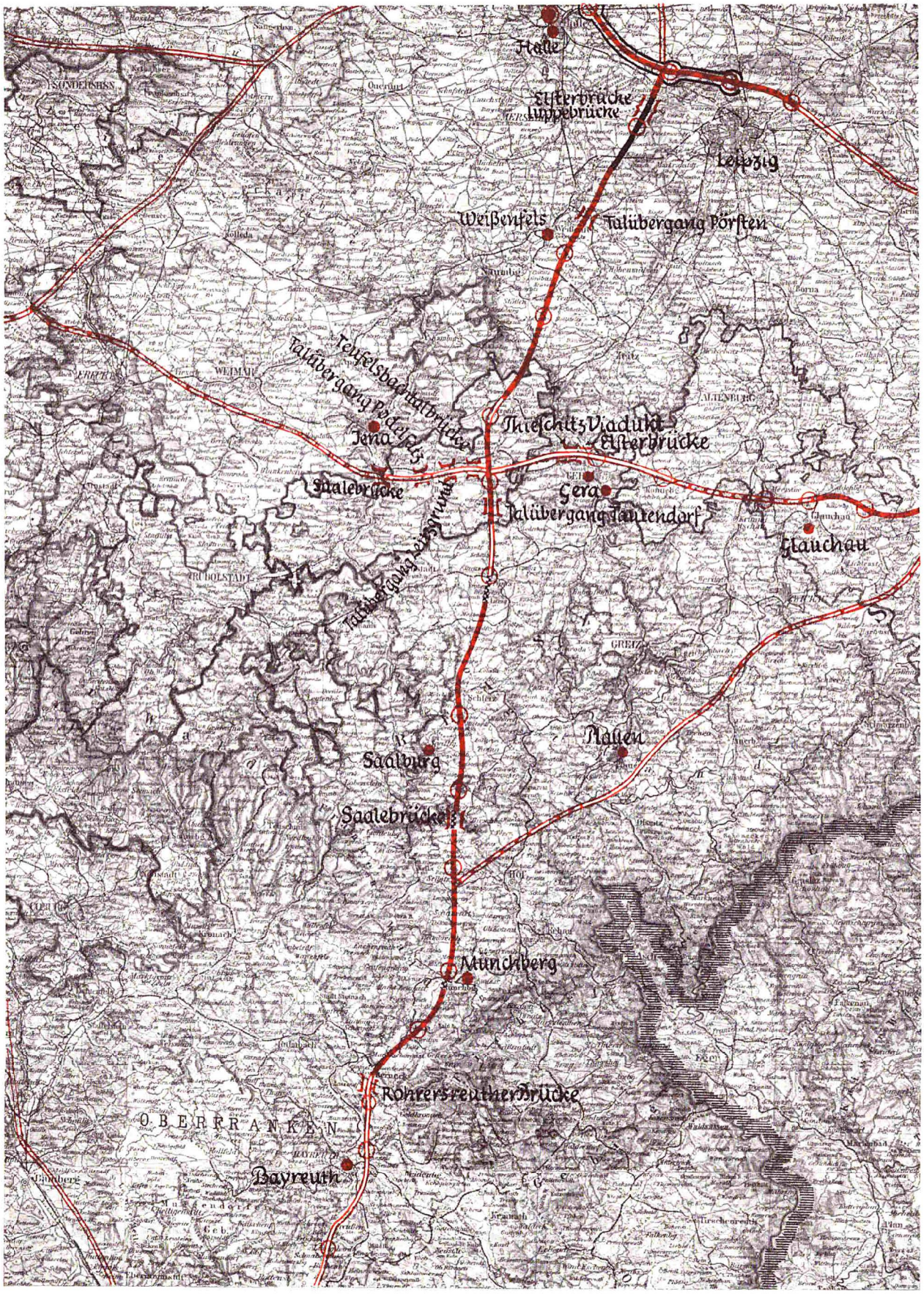
Pfeiler der Muldebrücke und
Freivorbau der Brückenträger



Brücke über die Kleine Striegis im Bau



Pfeiler der Brücke über die Große Striegis

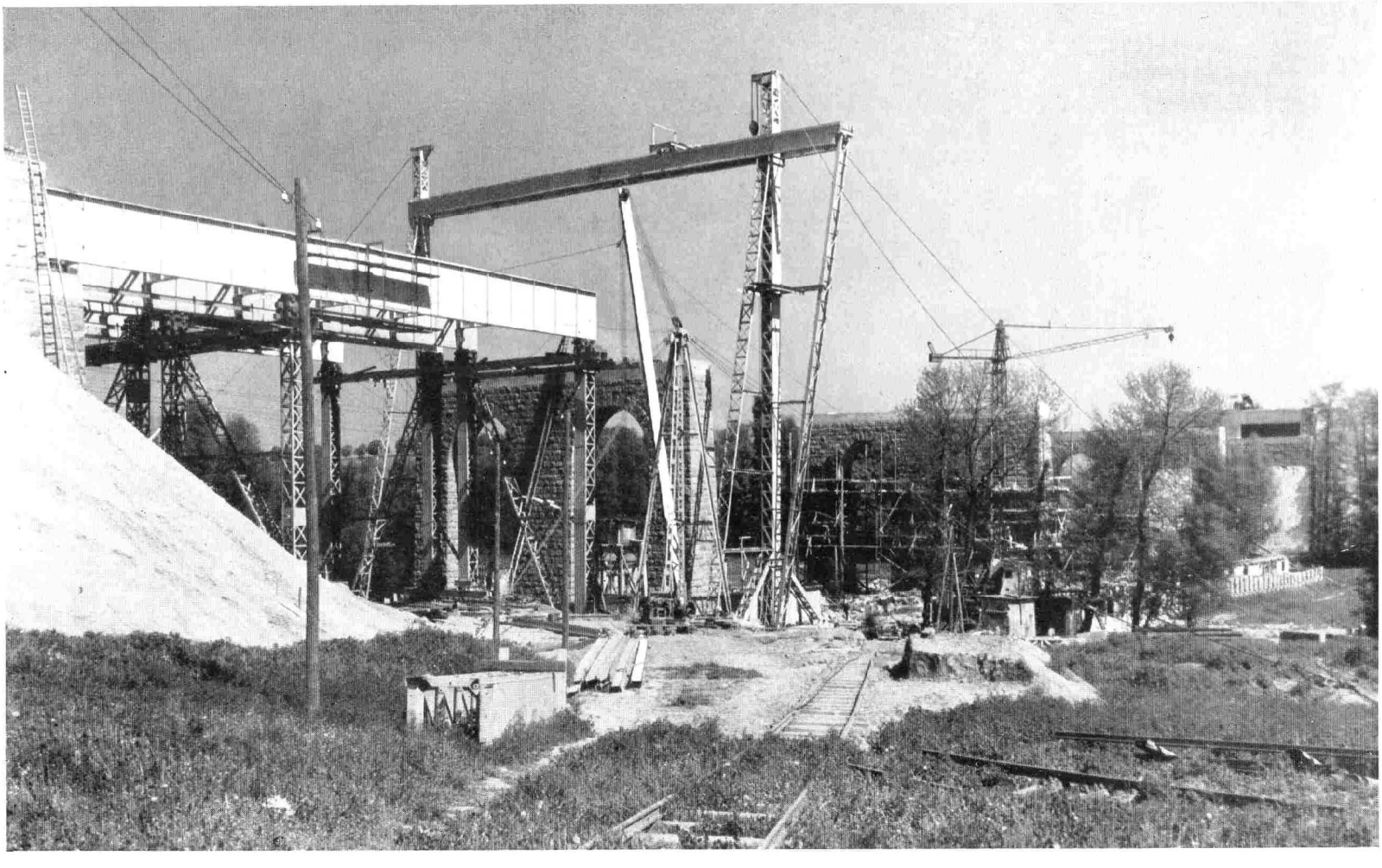

Halle
Elsterbrücke
Luppebrücke
Leipzig
Weißenfels
Talübergang Pörsten
Teufelsbachtalbrücke
Talübergang Podelfelz
Jena
Thieschitz Viadukt
Elsterbrücke
Saalebrücke
Gera
Talübergang Tautendorf
Glauchau
Talübergang Leitzgrund
Plauen
Saalburg
Saalebrücke
Münchberg
Rohrersreuther Brücke
OBERFRANKEN
Bayreuth
Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u-Bitumendecke

Nürnberg—München

Pflasterdecke
dem Verkehr übergeben
Oberste Bauleitung
Bauabteilung
Einfahrt

Arbeit an der Flachlandstrecke im Braunkohlengebiet südlich Halle

Talübergang bei Pörsten in der Nähe von Weißenfels im Bau



Überführung der Straße Eisenberg—Naumburg über die Reichsautobahn. Ausführung in Jenaer Muschelkalk als eingespannter Kreisbogen mit größter Bogenstärke am Kämpfer

Neben den Zahlen der Arbeiter gibt ein Überblick über die Anfang Juni 1936 auf den Baustellen eingesetzten Geräte einen Eindruck von der Größe des Werkes. Es werden verwendet:

- 2 313 Baulokomotiven,
- 49 984 Rollwagen,
- 3 043 km Baugleis,
- 664 Betonmaschinen,
- 307 Bagger,
- 160 Betonieraggregate (davon vier Schwarzdeckenaggregate),
- 110 Bagger als Stampfgerät.

Für den Bau neuer Straßen ist oberster Grundsatz, daß sie die Schönheit der Heimat nicht beeinträchtigen dürfen, sondern sie vermehren sollen. Der Reisende soll die neuen Verkehrswege nicht nur benutzen, um schnell von einem Ort zum andern zu gelangen, sondern auch um auf der Reise die Schönheiten des Landes zu erleben und zu genießen.

Von der landschaftlichen Gestaltung der Autobahn wird daher verlangt, daß sie folgende Forderungen erfüllt:
Die Straße muß sich dem Bild der Landschaft mit ihren Höhen und Tälern, Wäldern und Feldern einfügen, ohne sie zu stören.
Die Straße selbst soll, auch vom Reisenden aus gesehen, schön sein, in der gleichen Art, wie die Landschaft, die sie umgibt.
Zu diesen allgemeinen Gesichtspunkten kommen die folgenden besonderen:

Bei der Formgebung der Erdarbeiten muß der Zusammenhang mit dem umgebenden Gelände erhalten bleiben und wieder hergestellt werden. Dämme und Einschnitte werden daher meist mit weichen Ausrundungen in das Gelände übergeführt. Straßengräben werden, wo es möglich ist, vermieden. Eine wertvolle Hilfe ist bei allen Arbeiten der landschaftlichen Gestaltung eine haushälterische, sorgfältige Verwendung vorhandenen Mutterbodens und Rasens.

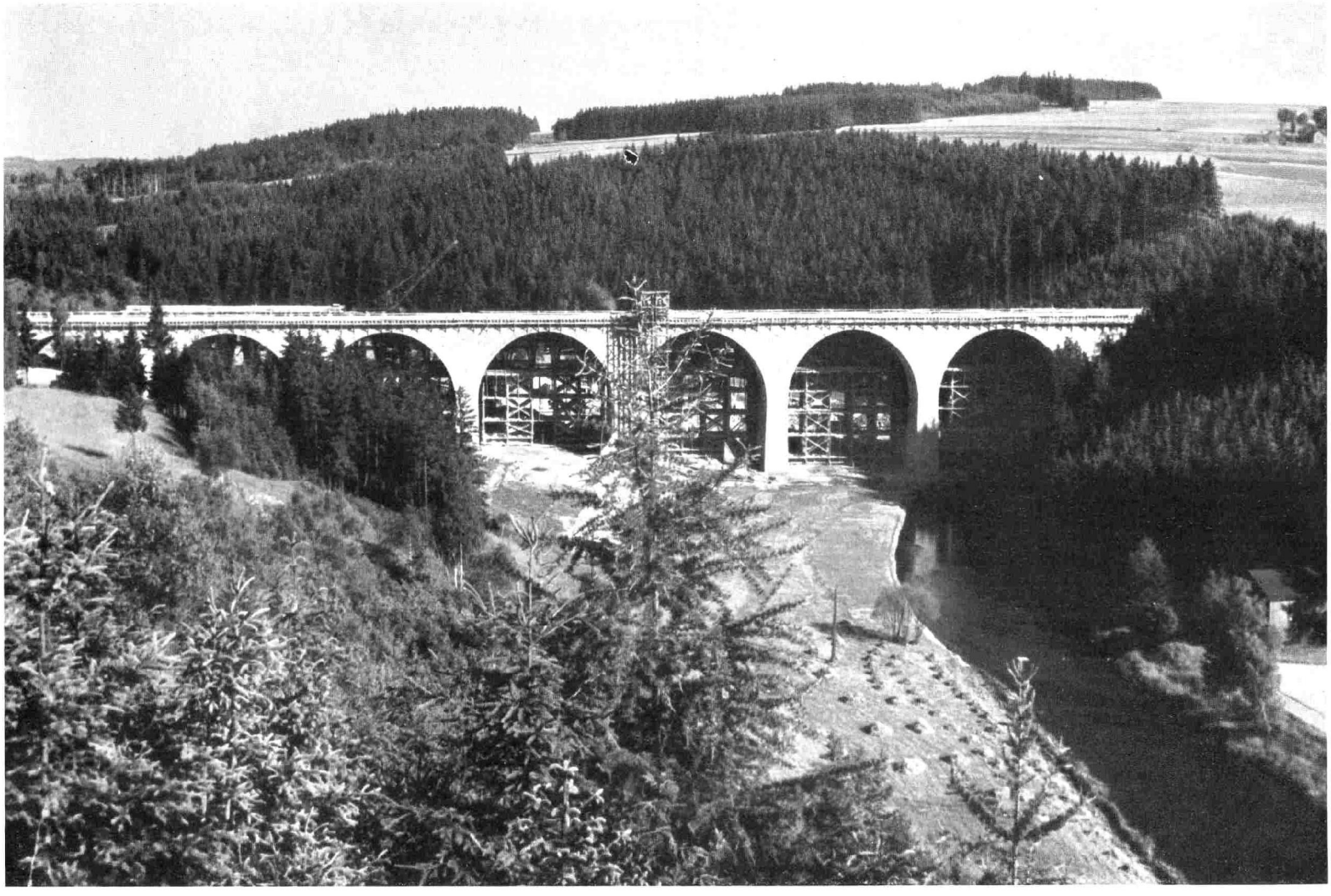
Zur Bepflanzung werden nur bodenständige Pflanzenarten verwendet, das heißt solche, die in der betreffenden Gegend bei den Besonderheiten des Klimas und des Bodens ohne das Zutun des Menschen von selbst wachsen und gedeihen können. Die bereits vorhandenen größeren Bäume und Sträucher werden beim Bau der Straßen nach Möglichkeit erhalten.

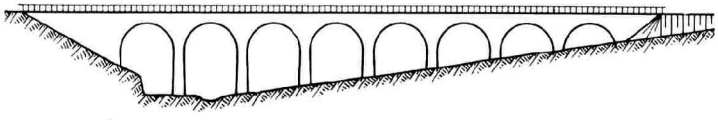
Die rasche Fahrt mit dem Kraftwagen läßt die Landschaft in ihren großen Zügen und Zusammenhängen erleben. Man geht bei der Gestaltung von der Auffassung aus, daß das Erlebnis der Landschaft in hohem Maße ein Raumerlebnis ist; daher sollen bei der Linienführung und der Ausgestaltung der Straßen stets die Räume der Landschaft zur Wirkung kommen. Mit der Erschließung und Erhaltung geschlossener Landschaftsräume ist es aber noch nicht getan. Das Reiseerlebnis ist ein Erleben der Bewegung. Daher muß auch Bedacht genommen werden auf die Aufeinanderfolge der Räume, auf die Übergänge und auf den Wechsel, den Rhythmus von Enge und Weite, Höhe und Niederung, Gerade und Krümmung, großer Fläche und aufstrebendem Baumwuchs.

Zu der Reise gehört auch das Verweilen. Daher ist an den Straßen, besonders aber an den Reichsautobahnen, für Rast- und Parkplätze gesorgt; im Schatten des Waldes, am Waldrand, an den Ufern der Gewässer oder auf aussichtsreichen Höhen der Berge und Hügel werden Abstellmöglichkeiten für einen oder mehrere Wagen geschaffen. Oft liegt der Ruheplatz auch etwas abseits vom Aufstellplatz der Wagen, mit dem er durch einen Fußpfad verbunden wird.

Grundsätzlich soll der ausführende und bauende Ingenieur so erzogen sein, daß seine Kenntnisse, sein Kunst- und Naturverständnis ausreichen, um seine Bauwerke und Baumaßnahmen landschaftlich gut zu gestalten. Bis alle Ingenieure sich in die landschaftlichen und biologischen Erfordernisse ihrer neuen Aufgabe eingearbeitet haben, ist die Beratung durch besonders vorgebildete, im freien Beruf tätige Gartenarchitekten oder biologisch geschulte Forstleute unentbehrlich. Jeder Bauleitung der Reichsautobahn ist ein solcher „Landschaftsanwalt" beigegeben, der dem Ingenieur in allen Fragen der landschaftlichen Gestaltung Berater und Helfer ist.

Die Verschmelzung der Reichsautobahn mit der Landschaft. Frankenwaldstrecke im Bau

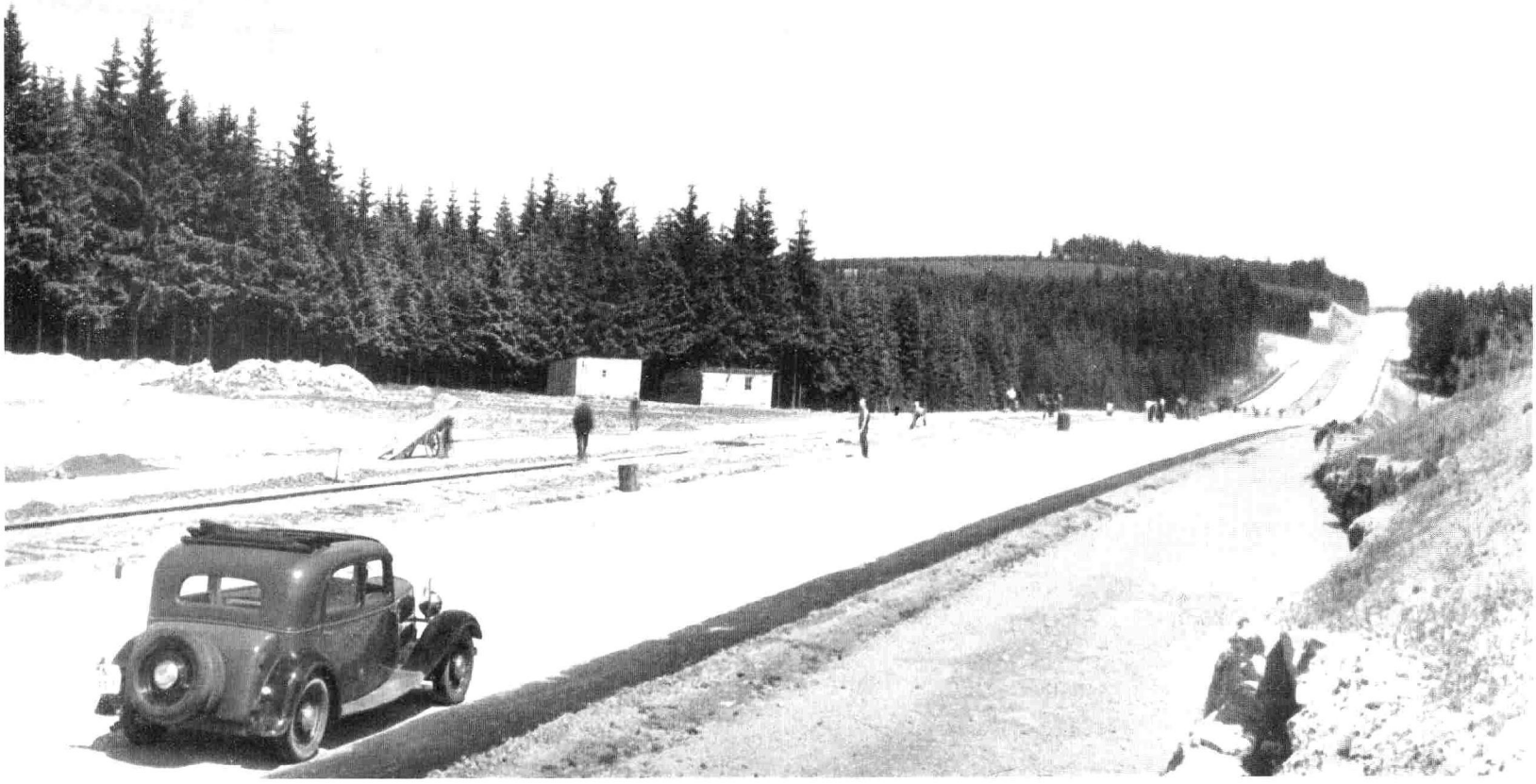




Saalebrücke bei Hirschberg im Frankenwald. Gesamtlänge 300 m, Weite der 8 Öffnungen je 27 m. Jede Fahrbahn hat eine eigene Brücke. Als Baustoffe wurden verwendet: Granit, hauptsächlich aus den Brüchen im Oberpfälzer Wald für Gewölbe und Sichtflächen der Pfeiler sowie ein Drittel dunklere oder stark gelbliche Steine aus dem Fichtelgebirge und dem Bayrischen Wald.

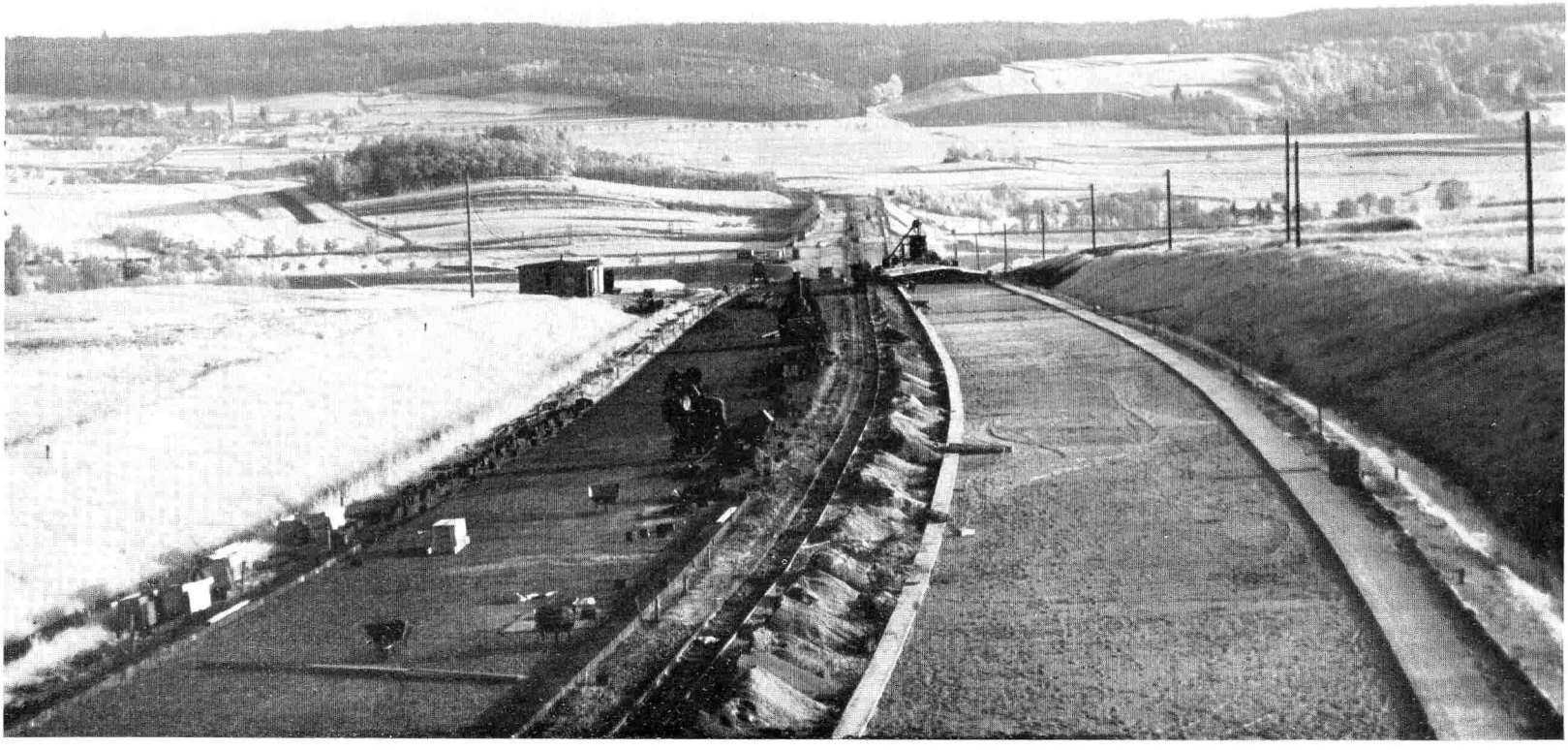
Reichsautobahnlager im Frankenwald

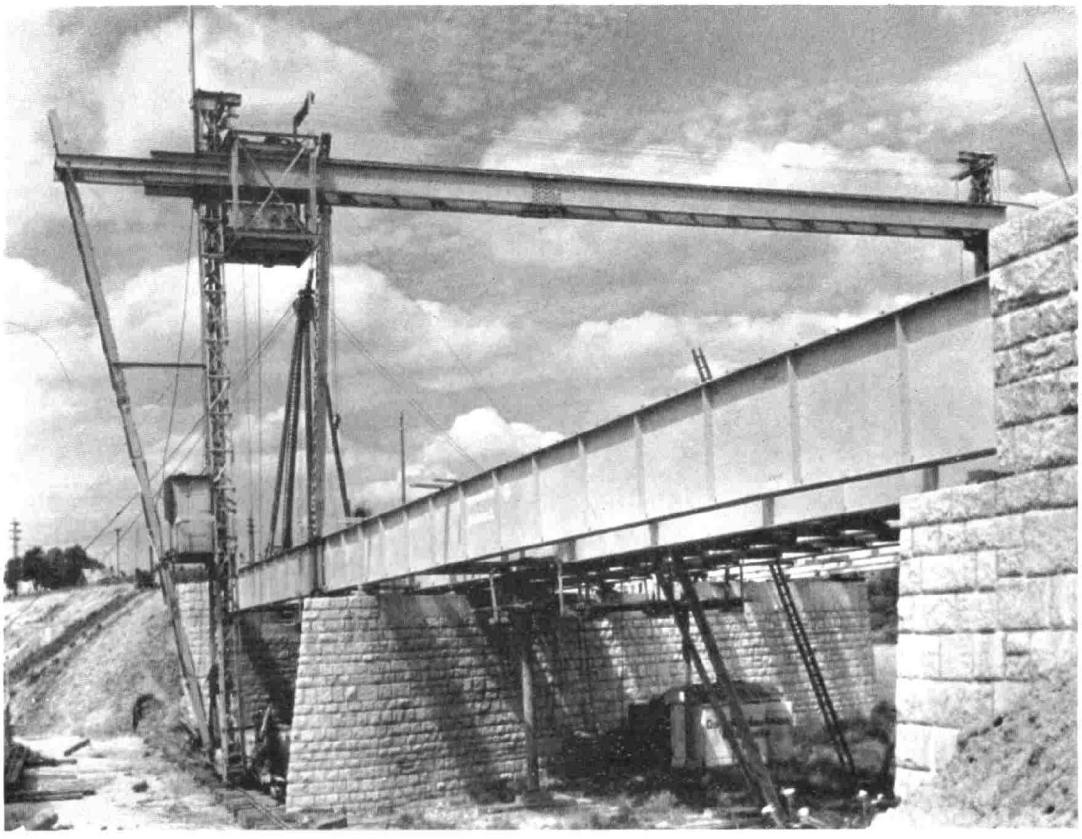
Rohrersreuther Brücke beim Abstieg zum Weißen Main(SchiefeEbene) im Bau. Mittelgebirgsstrecke der Reichsautobahn am Westrand des Fichtelgebirges nahe Berneck



Die Strecke im welligen Gelände bei Leupoldsgrün

Frankenwaldstrecke westlich Hof im Bau



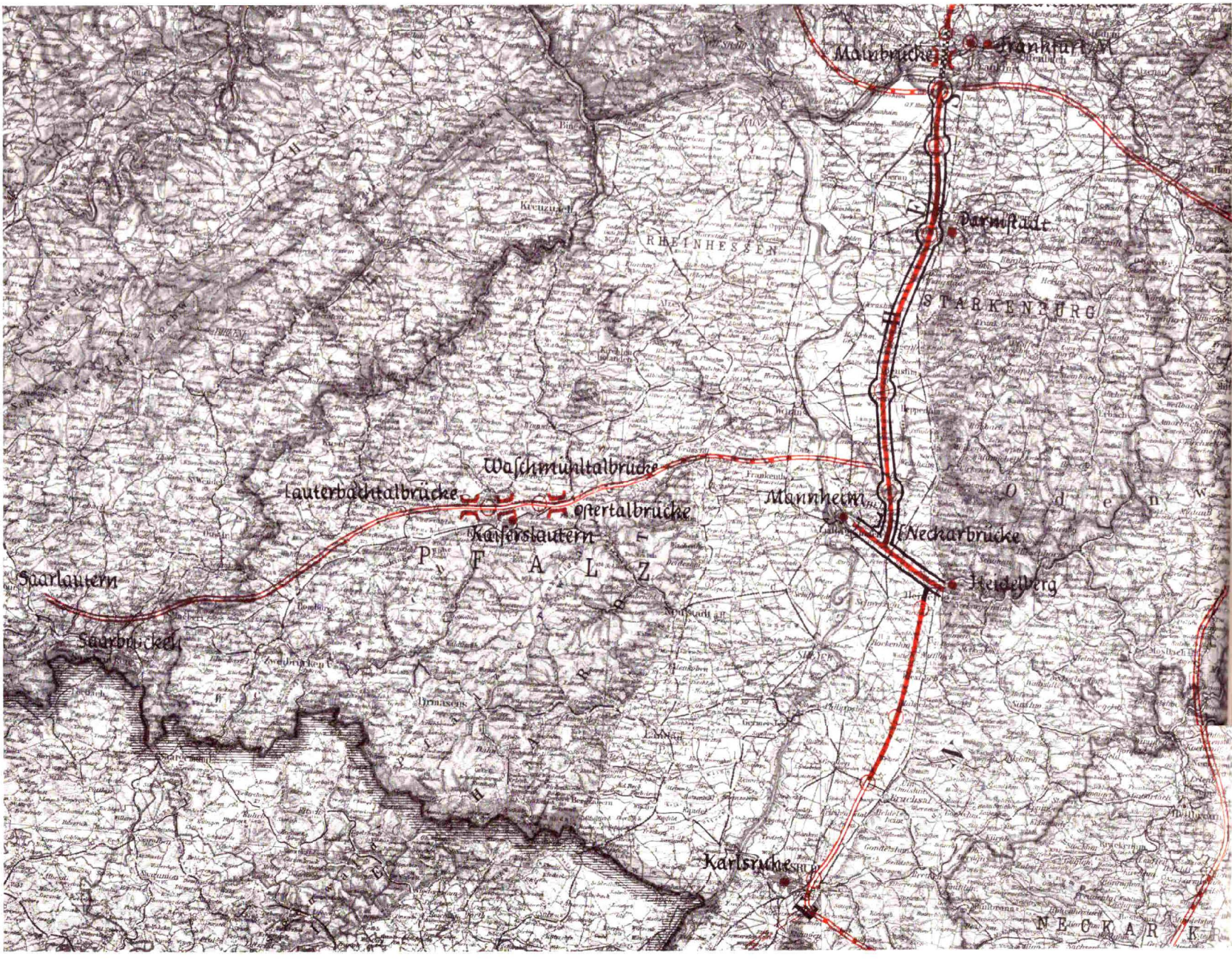


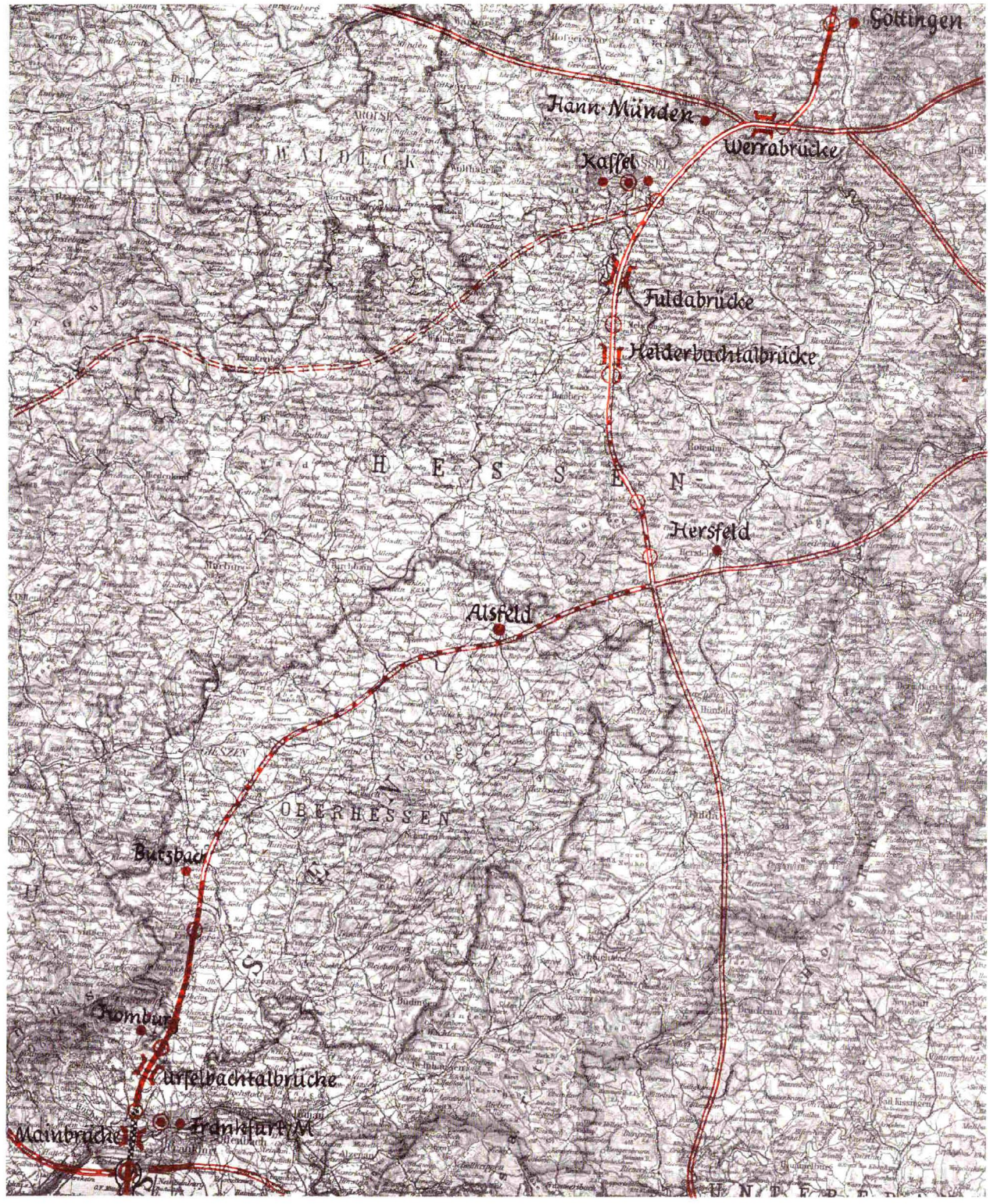
Flutbrücke über das Tal des Roten Mains bei Bayreuth im Bau

Bei Nürnberg, der Stadt der Reichsparteitage, wird das Parteitaggelände an die Reichsautobahn angeschlossen. Die Türme der Burg von Nürnberg im Morgendunst

Grundnetz Ergänzungen zum Bau freigegeben Erdkörper Betondecke Teer-u.Bitumendecke
Pflasterdecke dem Verkehr übergeben Oberste Bauleitung Bauleitung Einfahrt

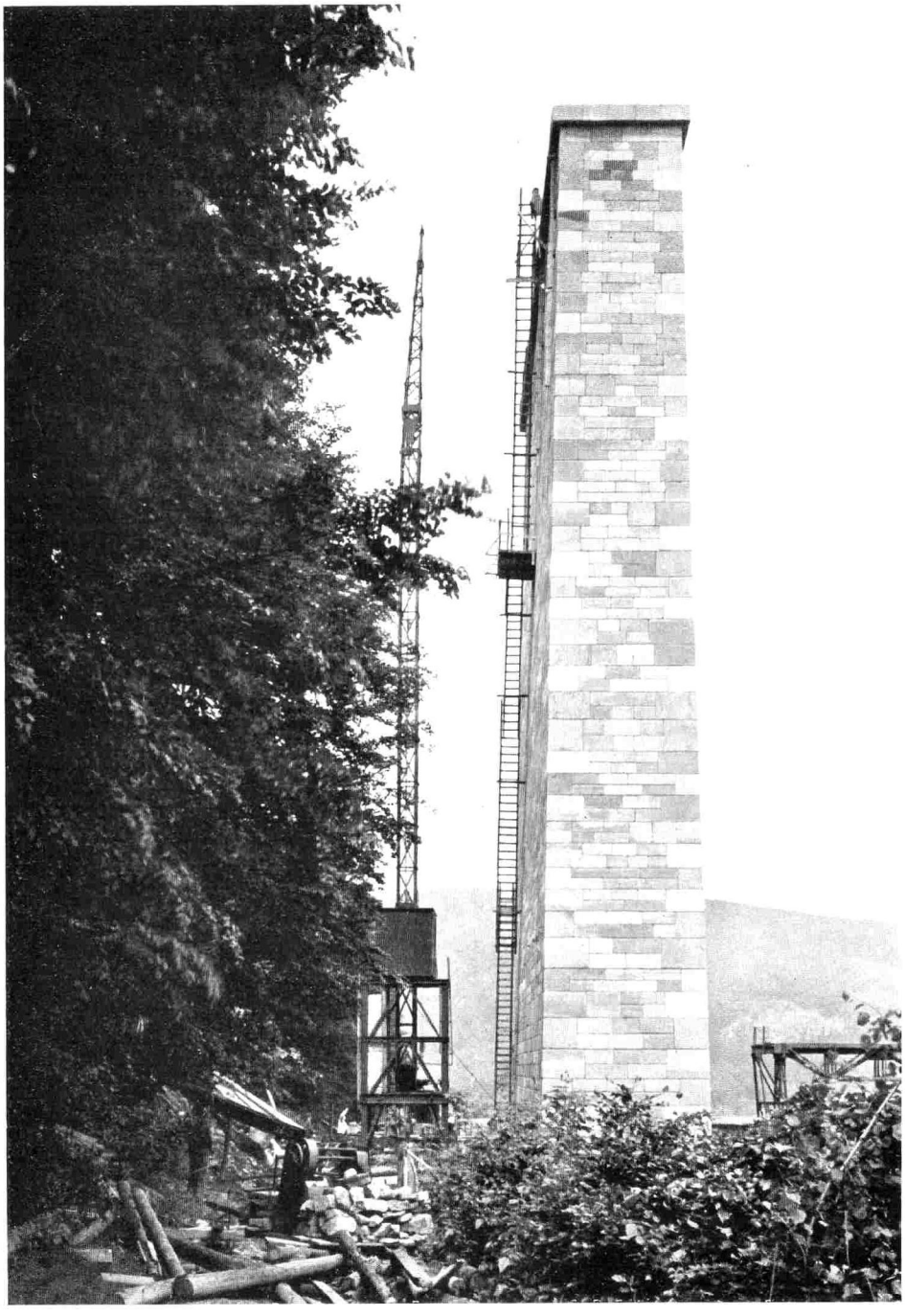
Anschluß an Seite 69

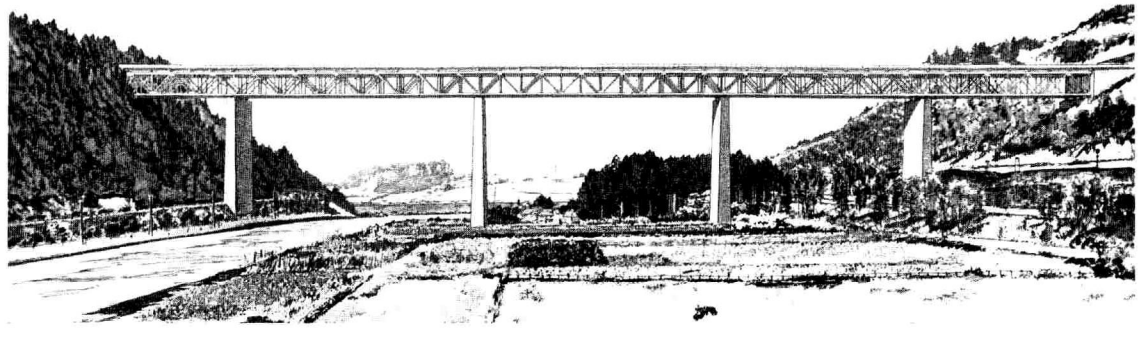




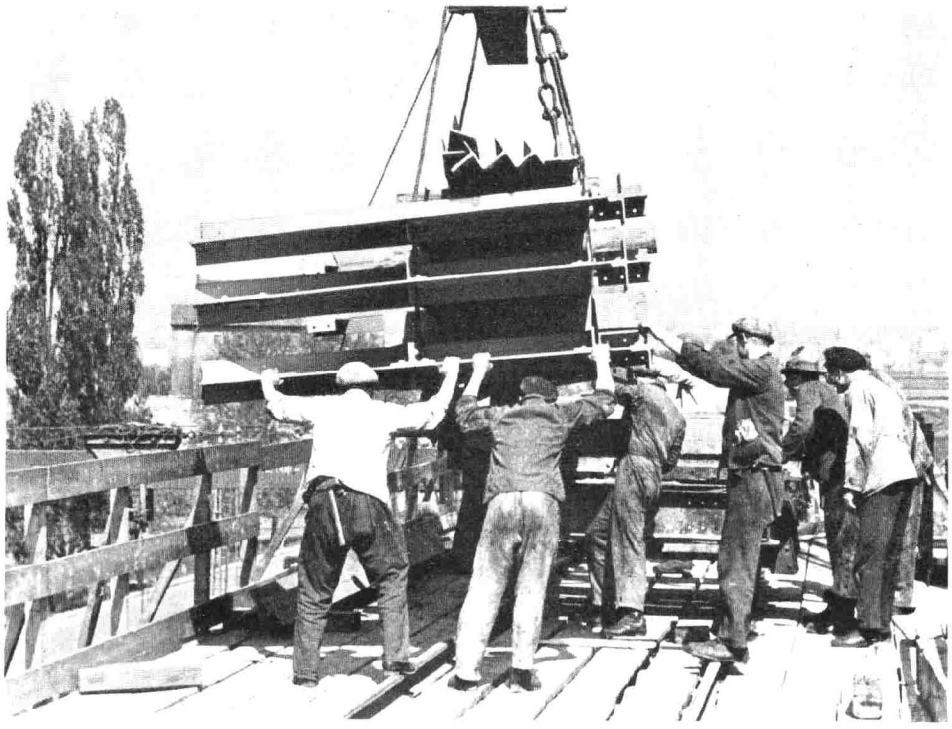
Anschluß an Seite 68

Pfeiler der Werrabrücke westlich Hann.-Münden

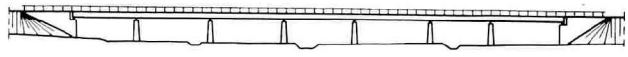


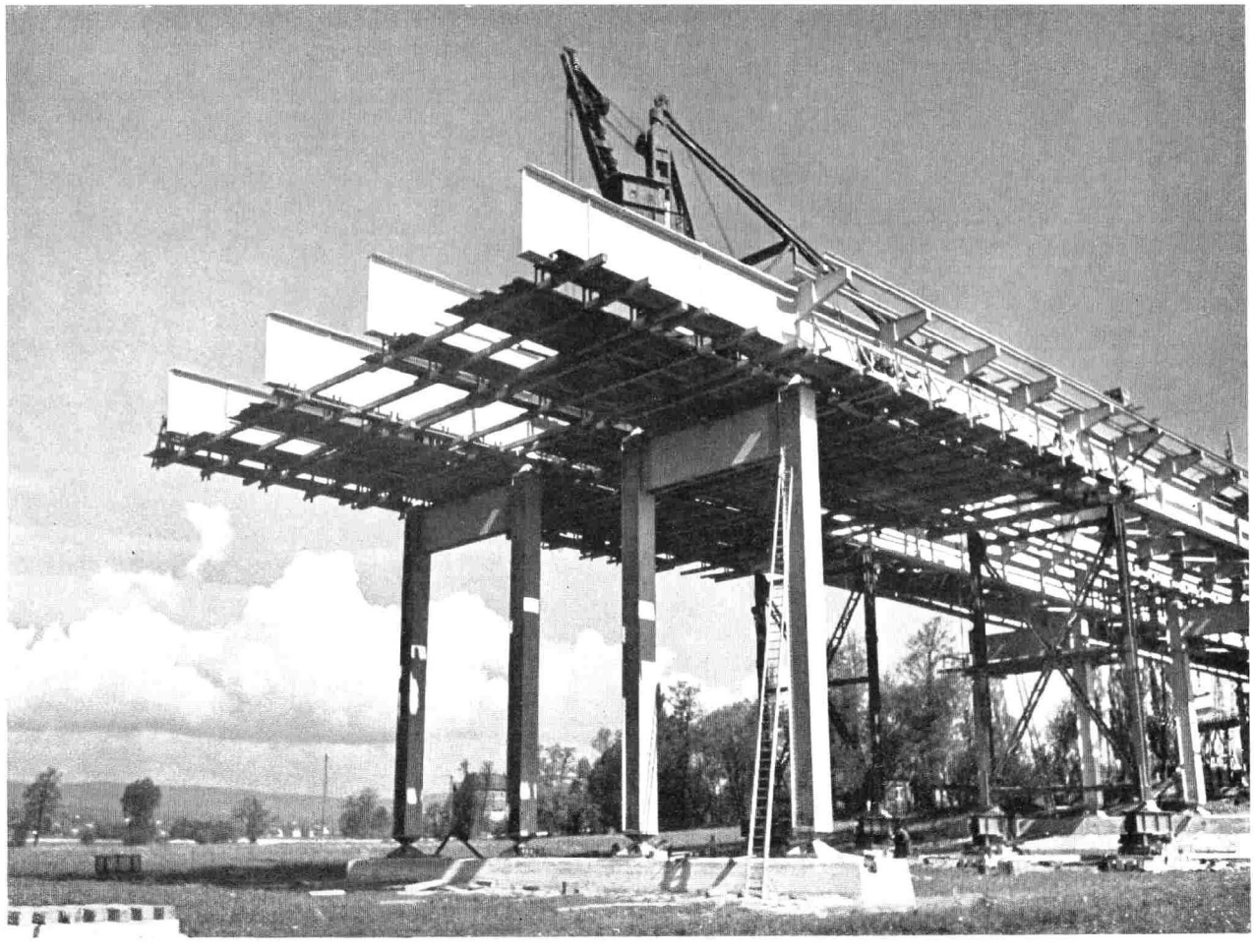


Ansicht der Werrabrücke im Entwurf



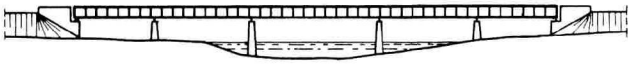
Bauarbeit an der Urselbachtalbrücke bei Homburg. Bauart: Durchlaufende Blechträger auf Stahlrahmenpendelstützen. Gesamtlänge 316 m. Spannweiten 6×44+1×52 m

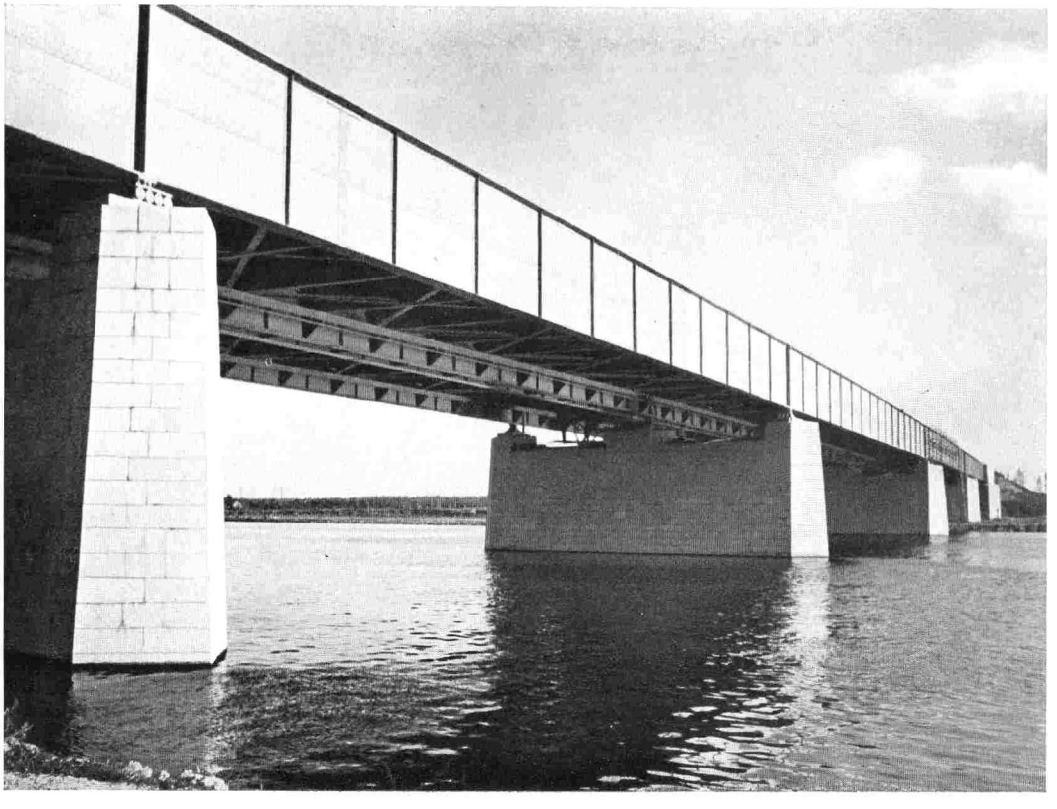




Urselbachtalbrücke im Bau

Blick vom Main auf Frankfurt





Mainbrücke bei Frankfurt. Bauart: Stahlblechträger auf Betonpfeilern, die unter Wasser mit Granit aus dem Fichtelgebirge und über Wasser mit Granit aus dem Odenwald verkleidet sind. Gesamtlänge 270 m, Spannweiten 45/54/72/54/45 m

Zwischen Frankfurt und Darmstadt eröffnete der Führer am 19. Mai 1935 die erste Strecke der Reichsautobahn, 20 Monate nach dem ersten Spatenstich am Mainufer bei Frankfurt

Südlich Frankfurt berührt die Reichsautobahn den Weltflughafen Rhein—Main, der am 8. Juli 1936 eröffnet wurde.

Unsere Autostraßen sind Schnellbahnen für den modernen Verkehr. Sie bestehen aus zwei durch einen 3,5 oder 5,0 m breiten Grünstreifen getrennten Fahrbahnen von je 7,5 m Breite. Eingefaßt werden die Fahrbahnen von je zwei Randstreifen, die an den Außenseiten 1 m, längs des mittleren Grünstreifens 0,4 m breit sind.

Als Trägerin des Verkehrs muß die Fahrbahndecke imstande sein, die bei dem heutigen und noch zu erwartenden Ausbau der Lastkraft- und Personenwagen auftretenden statischen und dynamischen Kräfte aufzunehmen und auf den Untergrund zu übertragen. Aus diesem Grunde muß erstens der Boden unter der Decke vorher in bestmöglichster Weise verdichtet werden und zweitens die richtige Deckenart gewählt werden, die später noch auftretende Setzungen des bereits verdichteten Untergrundes ohne Zerstörung mitmachen kann.

Die hohen Geschwindigkeiten verlangen weiterhin eine Deckenbefestigung von größter Ebenflächigkeit, verbunden mit ausreichender Rauhigkeit und Gleitsicherheit bei geringstem Fahrwiderstand. Entsprechend diesen Forderungen und den bisher gewonnenen Erfahrungen werden heute auf den Autobahnen Beton- und Pflasterdecken sowie schwere bituminöse Bauweisen angewendet.
Von den bereits gebauten Decken sind die Betondecken mit etwa 90 % vertreten.
Sie vereinen in glücklichster Weise die geforderten Eigenschaften in bezug auf Biegefestigkeit, Ebenflächigkeit und Gleitsicherheit. Die zum Bau erforderlichen Zuschlagstoffe (Sand, Kies und Splitt) sowie das Bindemittel Zement sind in beinahe allen Teilen des Reiches vorhanden.

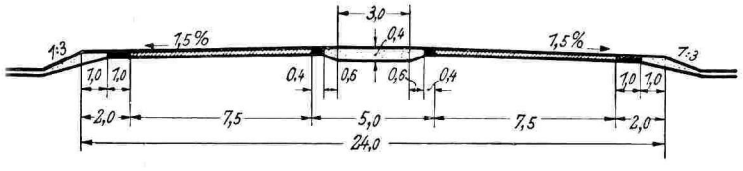
Die Stärke der Betondecken beträgt normalerweise 20 cm mit Feldteilungen (Querfugenabständen) je nach den klimatischen Verhältnissen von 12 bis 20 m. Auf unsicherem Untergrund, hohen und frisch geschütteten Dämmen wird die Stärke der Betondecke in Ausnahmefällen etwas erhöht. Zweckentsprechende Eiseneinlagen an den Kanten und Ecken, gute Verdübelung der Querfugen und kürzere Feldlängen werden hierbei je nach Erfordernis angewandt.
Die restlichen 10 % der Fahrbahndecken verteilen sich zu ungefähr gleichen Teilen auf Pflaster- und bituminöse Decken. Die zuletzt genannten Deckenarten werden vorwiegend in großen Steigungen, in Bergsenkungsgebieten, in Gegenden, in denen das erforderliche Wasser zur Herstellung und Nachbehandlung der Betondecke fehlt, sowie in Gegenden, in denen eine heimische, bodenständige Industrie unterstützt werden soll, angewendet. Der Unterbau für die schwarzen Decken wie auch für die Pflasterdecken besteht vorwiegend aus einer 20 cm starken Packlage mit einer 7 bis 8 cm starken Steinschlagdecke als Ausgleichsschicht. Ein Unterbau aus Beton ist für die schwarzen Decken nur in einem Falle als Versuch ausgeführt worden, während für Pflasterdecken der Betonunterbau in neuerer Zeit immer mehr angewandt wird.

Die bituminösen Decken für Autobahnen sind so aufgebaut, daß sie nach Möglichkeit dauernd eben und gleitsicher bleiben. Sie bestehen aus einer Unterschicht und einer Deckschicht von zusammen 6 bis 8 cm Stärke.
An die Ebenflächigkeit der Decken werden hohe Anforderungen gestellt. Unebenheiten über 4 mm auf eine Meßstrecke von 4 m sind nicht zulässig und müssen beseitigt werden.

Die Randstreifen sind so gebaut, daß sie die Radlasten tragen können und das Eindringen des Tagewassers unter die eigentliche Decke verhindern. Sie bestehen fast ausnahmslos aus 18 cm starkem Unterbeton und 2 cm Gußasphalt. Durch ihre abweichende Farbtönung schaffen sie auch im Lichte der Scheinwerfer bei Nacht eine gute Begrenzung der Fahrbahn.

So bildet die Fahrbahndecke den Schluß einer Kette gediegenster Ingenieurarbeiten für ein Verkehrsband, das unter Berücksichtigung aller gegenwärtigen Verkehrsansprüche für den Kraftverkehr der Zukunft bestimmt ist.

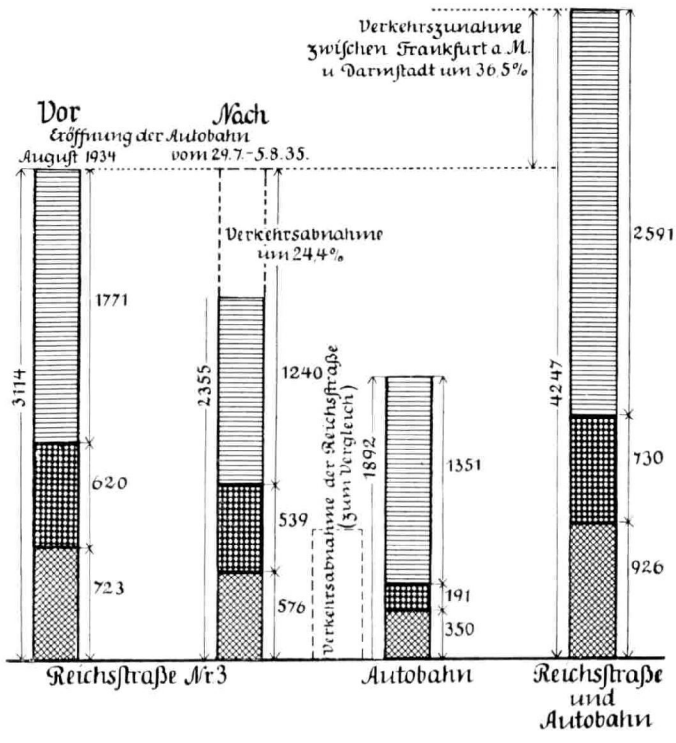
Das Gesicht der Reichsautobahn



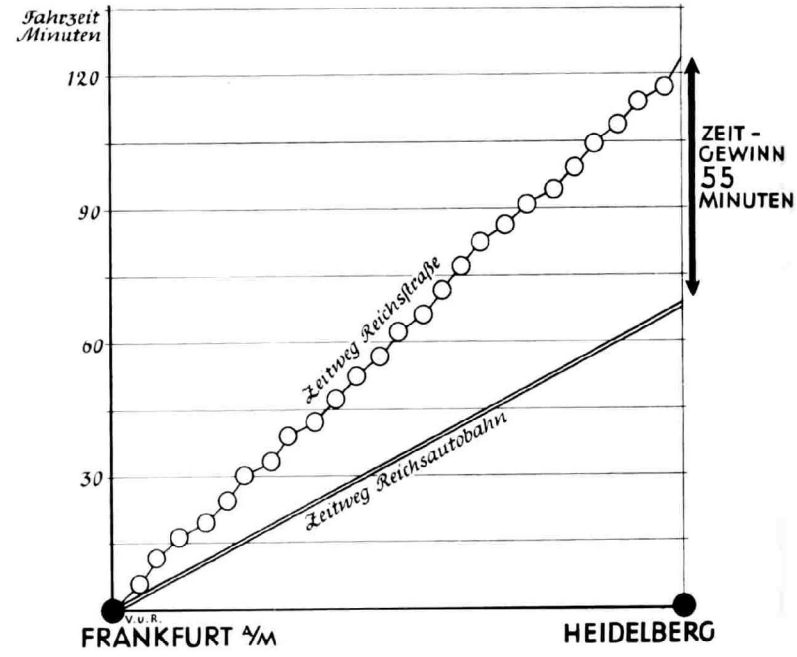
Normenquerschnitt der Reichsautobahn in der Geraden

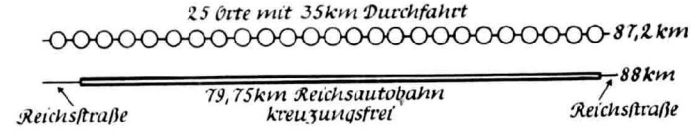
Für je 1000 km Betonfahrbahndecke der Reichsautobahn werden verwendet:

52 500 kg	Rundeisen (für Bewehrung)
960 000 t	Zement
920 000 m³	Kies 18/30 mm
1 300 000 m³	Splitt 5/12 mm
1 200 000 m³	Sand 0/3 mm

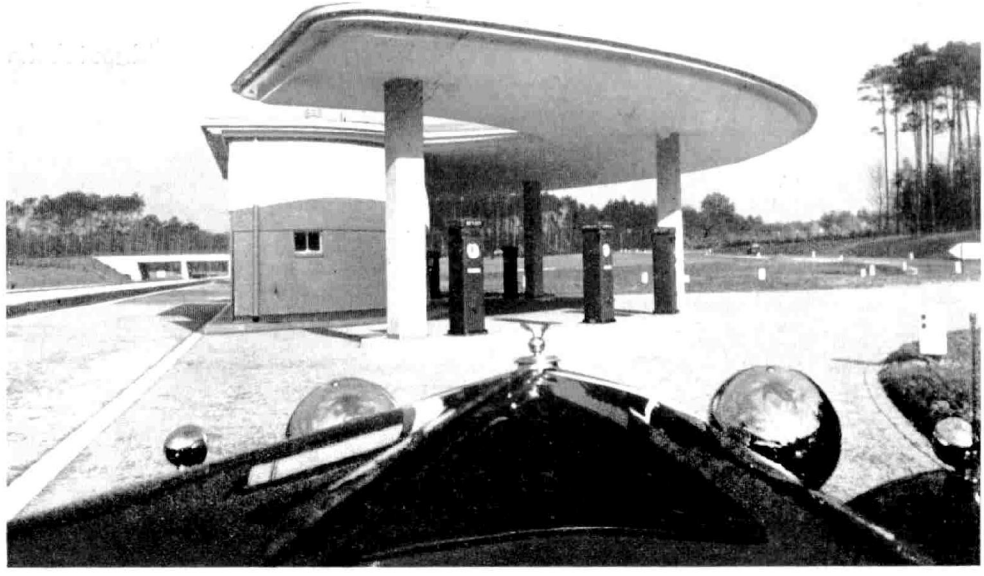


Verkehrszählung Frankfurt—Darmstadt vor und nach Eröffnung der Reichsautobahn. Mittlere Verkehrsbelastung in 24 Stunden. 24,4% des Verkehrs wanderten auf die Reichsautobahn ab. Die Summe der Verkehrsbelastung beider Straßen nach der Eröffnung der Reichsautobahn überschreitet die Belastung der Reichsstraße vor der Eröffnung der Reichsautobahn um 36,5 %. Dies zeigt nicht nur eine Zunahme des Normalverkehrs, sondern auch die Schaffung zusätzlichen Verkehrs durch die Reichsautobahn.



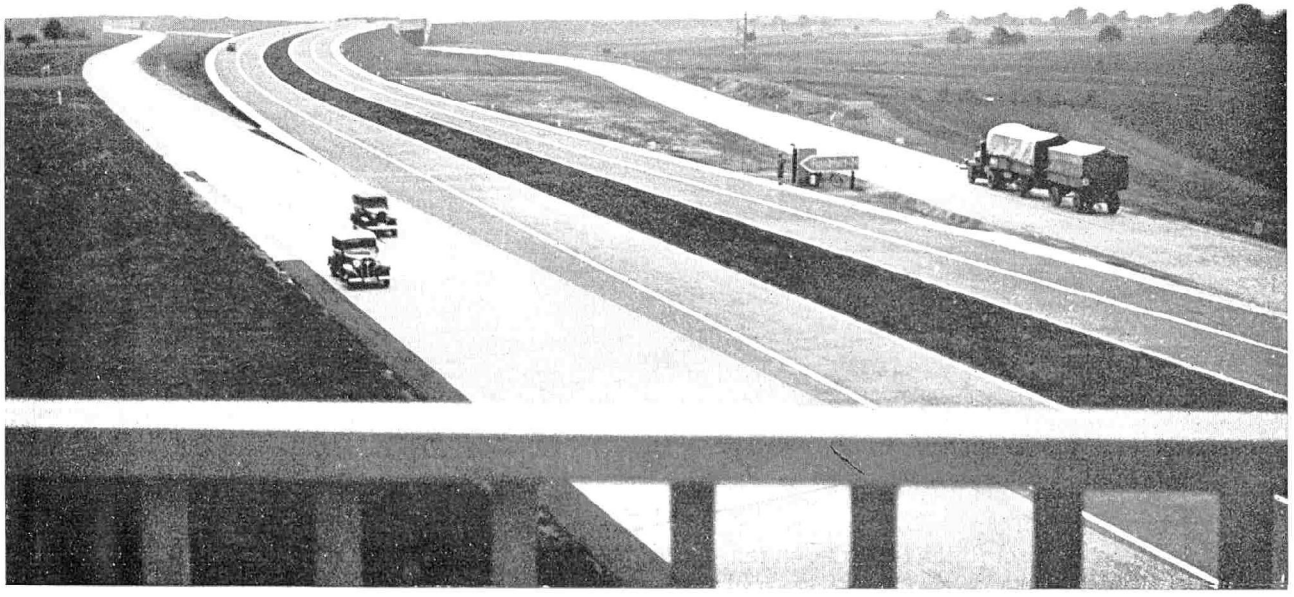


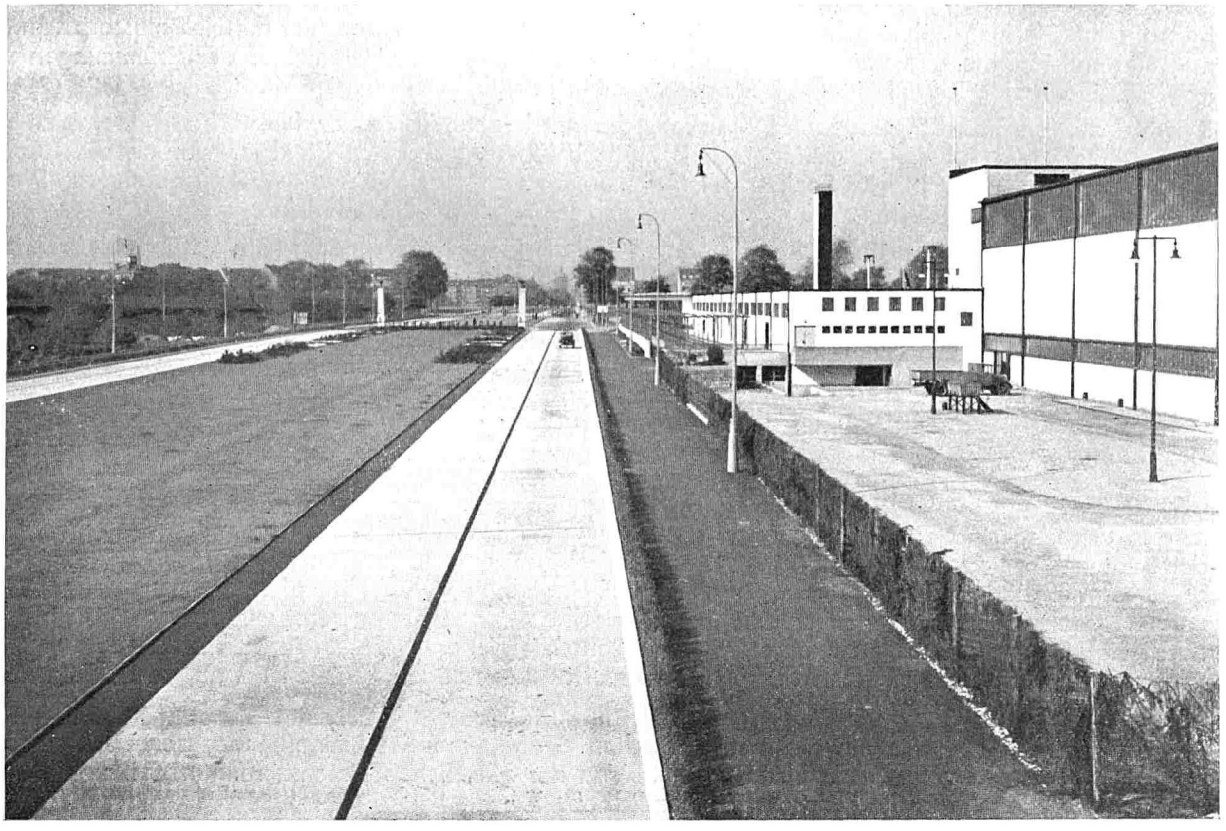
Zeitgewinn durch Benutzung der Reichsautobahn an Stelle der Reichsstraße zwischen Frankfurt und Mannheim bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h auf freier Strecke der Reichsstraße, von 30 km/h in den Ortsschaften und von 80 km/h auf der Reichsautobahn



Erste Tankstelle der Reichsautobahn bei Darmstadt

Östliche Gabelung des Reichsautobahndreiecks zwischen Mannheim und Heidelberg. Blick nach Westen





Einführung der Reichsautobahn in die Stadt Mannheim

Die Autobahnen führen als Schnellverkehrsweg durch die verschiedensten Landschaften, durch Ebenen, Flußtäler und Gebirge, denen sie sich anpassen müssen. Ein Verkehrsweg von der Breite, der Verkehrsbelastung und Würde der Autobahn hat seine eigenen Gesetze. Er soll sich der Landschaft einfügen, mit ihr verschmelzen, aber eigenwillig und ohne sich zu verlieren. Er kann nicht jeder Geländewelle folgen, sich nicht in jeden Blickwinkel einzwängen lassen, er ist herrschendes Element wie ein Fluß- oder Bachlauf, allerdings bedingt durch die Landschaft, die er durchzieht.

Die Trassierungsgrundlagen für Autobahnen richten sich daher nach den für den Schnellverkehr und die ihm entsprechenden Sichtweiten erforderlichen senkrechten und waagerechten Ausrundungen und nach der Großform des Geländes, die ihrerseits zu vertretbaren Kosten nur bestimmte Bogenhalbmesser und Neigungen zuläßt.
So kommt man für die Reichsautobahnen zu folgenden drei Ausbauklassen:

Klasse 1 für Flachland ohne erhebliche Hindernisse. Die Kuppen werden hier mit Halbmessern von 16 700 m und mehr, die Senken mit Halbmessern von 5000 m und mehr ausgerundet. Die Halbmesser der Krümmungen werden mindestens mit 1800 m, wenn möglich mit 2000 m bemessen, die Höchststeigung beträgt 4 %.

Klasse 2 für bergiges Gelände und Strecken, die durch natürliche oder künstliche Hindernisse in Lage- oder Höhenplan eine schärfere Anpassung verlangen, als es nach Klasse 1 möglich ist. Hier werden die Kuppen mit Halbmessern von mindestens 9000 m, die Senken mit Halbmessern von mindestens 3000 m ausgerundet. Die Halbmesser der Krümmungen betragen mindestens 800 m, wenn möglich 1000 m. Als Höchstleistung gelten 6 %.

Klasse 3 mit erleichterten Entwurfsbedingungen für gebirgiges Gelände. Für die Kuppenausrundung werden Halbmesser bis zu einem Mindestmaß von 5000 m, für die Senkenausrundung Halbmesser bis zu 3000 m, im Notfall bis zu 1000 m benutzt. Die Halbmesser der Krümmungen dürfen auf 600 m, bei besonders schwierigen Geländeverhältnissen sogar bis auf 300 m ermäßigt werden. Steigungen sind bis zu 8 % zulässig.

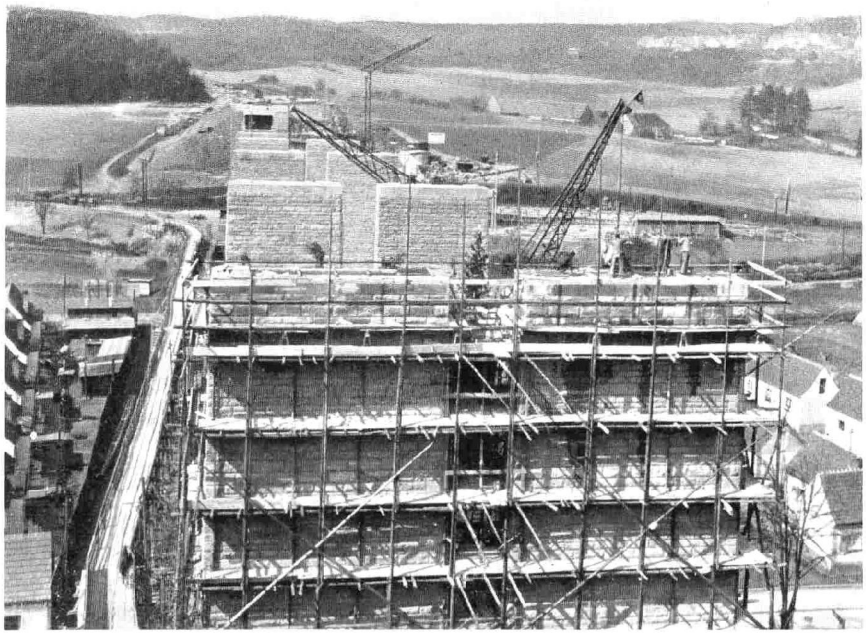
Die Zugehörigkeit eines Streckenabschnittes zu einer der drei Klassen wird bestimmt durch das Mindestmaß der Kuppenausrundung, das mit Rücksicht auf die Geländeverhältnisse gewählt werden muß. Aus dieser mindesten Kuppenausrundung ergibt sich die maßgebende „Streckengeschwindigkeit", auf die bei örtlicher Unterschreitung der oben genannten Maße alle übrigen Bedingungen abgestimmt werden müssen.

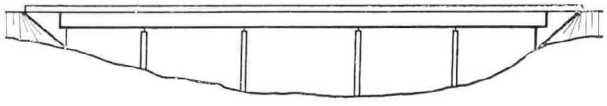
Die Übergänge von einer Klasse zur andern sollen allmählich und an sinnfälligen Stellen durchgeführt werden.

In den Geraden sind die Fahrbahnen der Autobahn mit 1,5 % nach außen geneigt. In den Krümmungen haben sie Gefälle nach der Bogenmitte, und zwar von 2 bis 8 %, in Sonderfällen auch 10 %. Das Maß der Querneigung ergibt sich aus dem Krümmungshalbmesser und der maßgebenden Streckengeschwindigkeit; daher können sinngemäß gleiche Krümmungen verschiedene Querneigungen erhalten. Die vollen Querneigungen sind am Bogenanfang bereits vorhanden. Die erforderliche Anrampung geschieht durch Hebung der Fahrbahnaußenkanten in der anschließenden Geraden in der Regel mit einer Steigung von 1 : 200. Hieraus errechnet sich auch die Mindestzwischengerade zwischen entgegengesetzten Bogen, wobei die beiden Anrampungen unmittelbar aneinanderstoßen können.

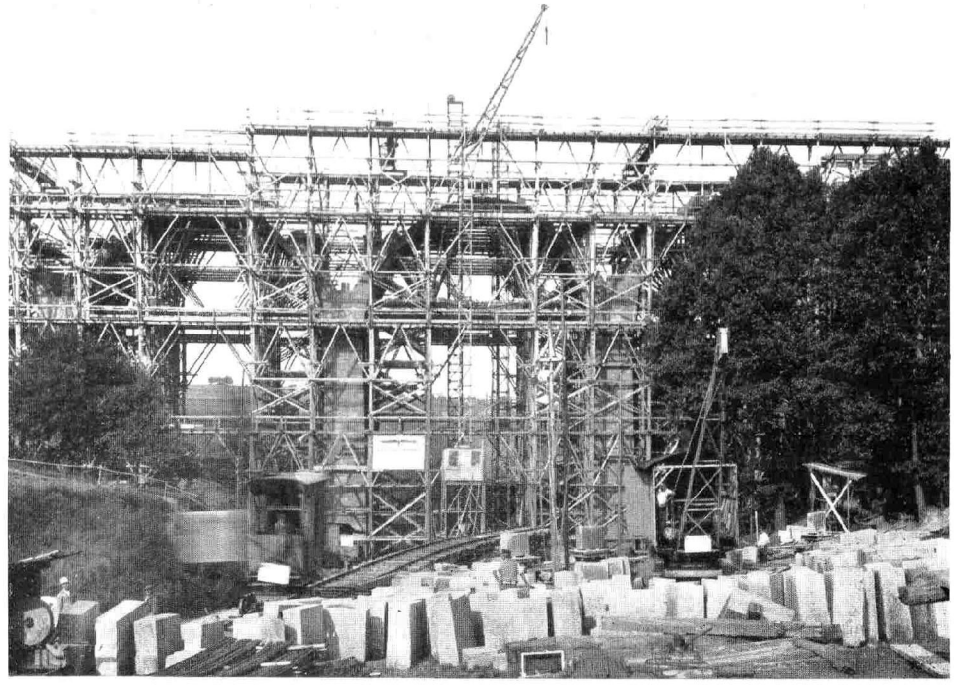
Der Ingenieur muß nicht allein die mathematischen Grundlagen der Linienführung beherrschen, sondern landschaftliche Eigenheit als Gestalter und Künstler auszunutzen wissen. Von der glücklichen Linienführung hängt die Eingliederung des stolzen Verkehrsbandes der Autobahn in die Landschaft wesentlich ab.

Lauterbachtalbrücke an der Reichsautobahn zwischen Mannheim und Kaiserslautern. Bauart: Stahlblechträger auf werksteinverkleideten Betonpfeilern. Gesamtlänge 315 m. Spannweiten: 48/56/64/56/48 m

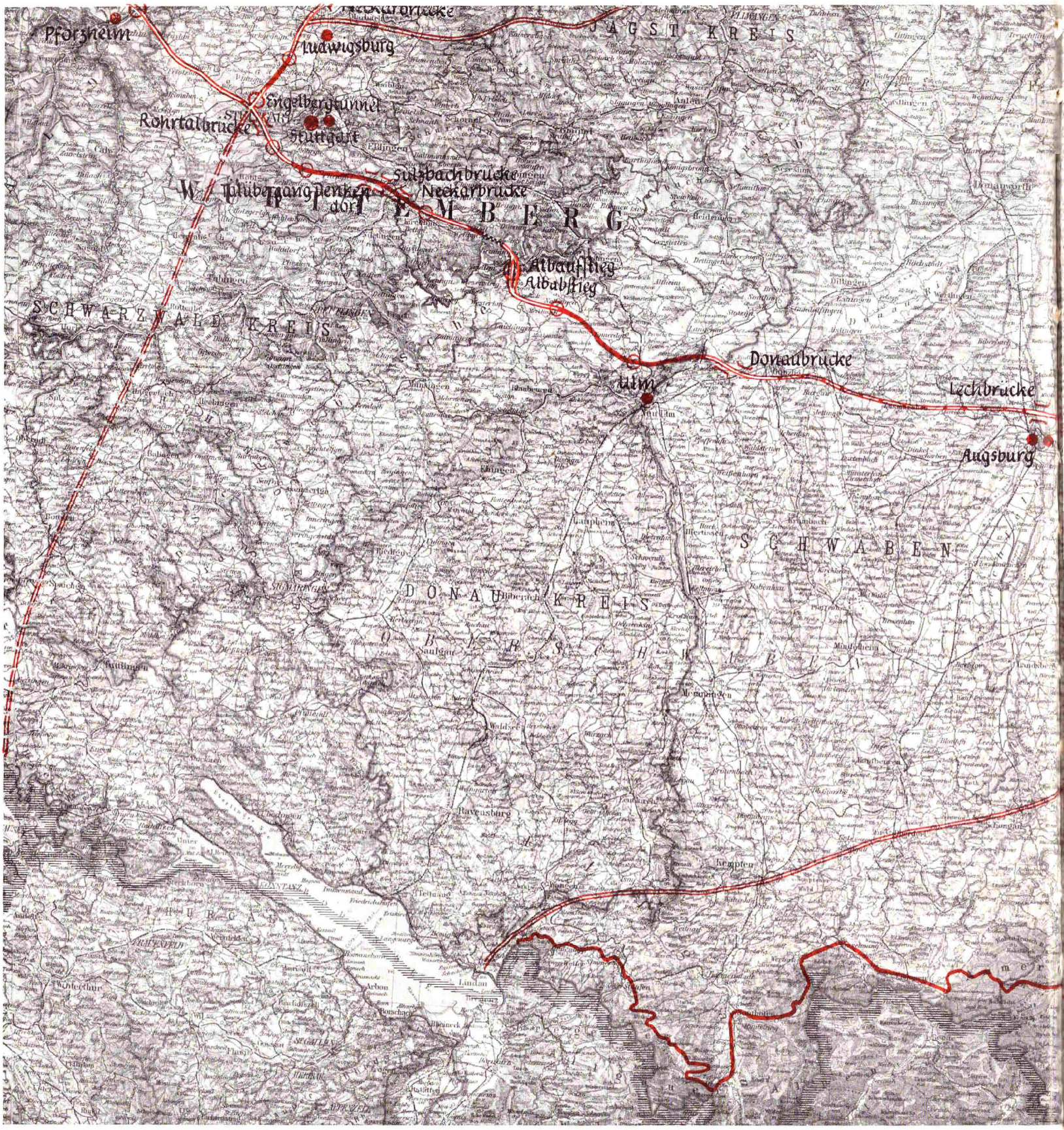




Felseinschnitt bei Kaiserslautern

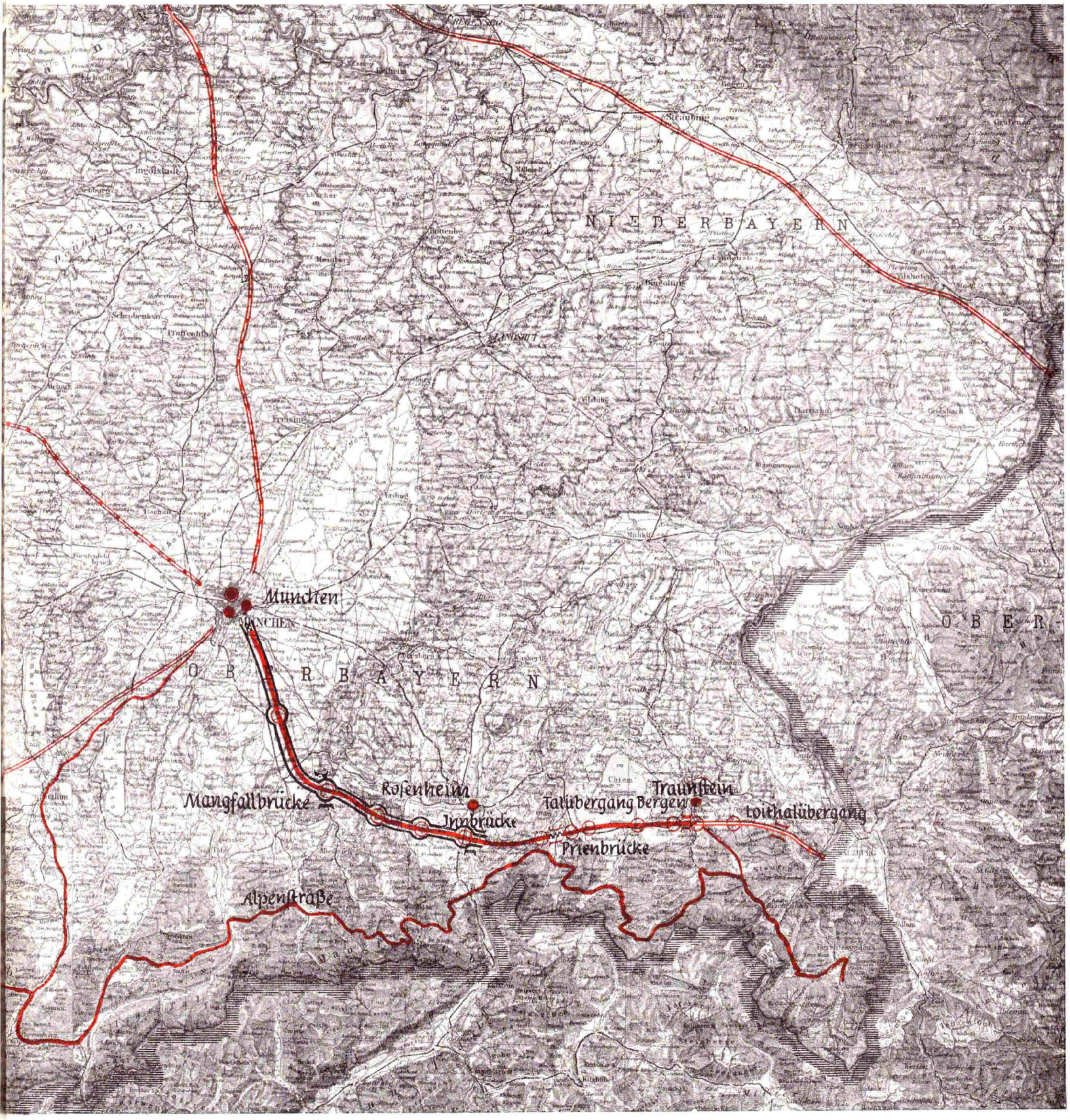


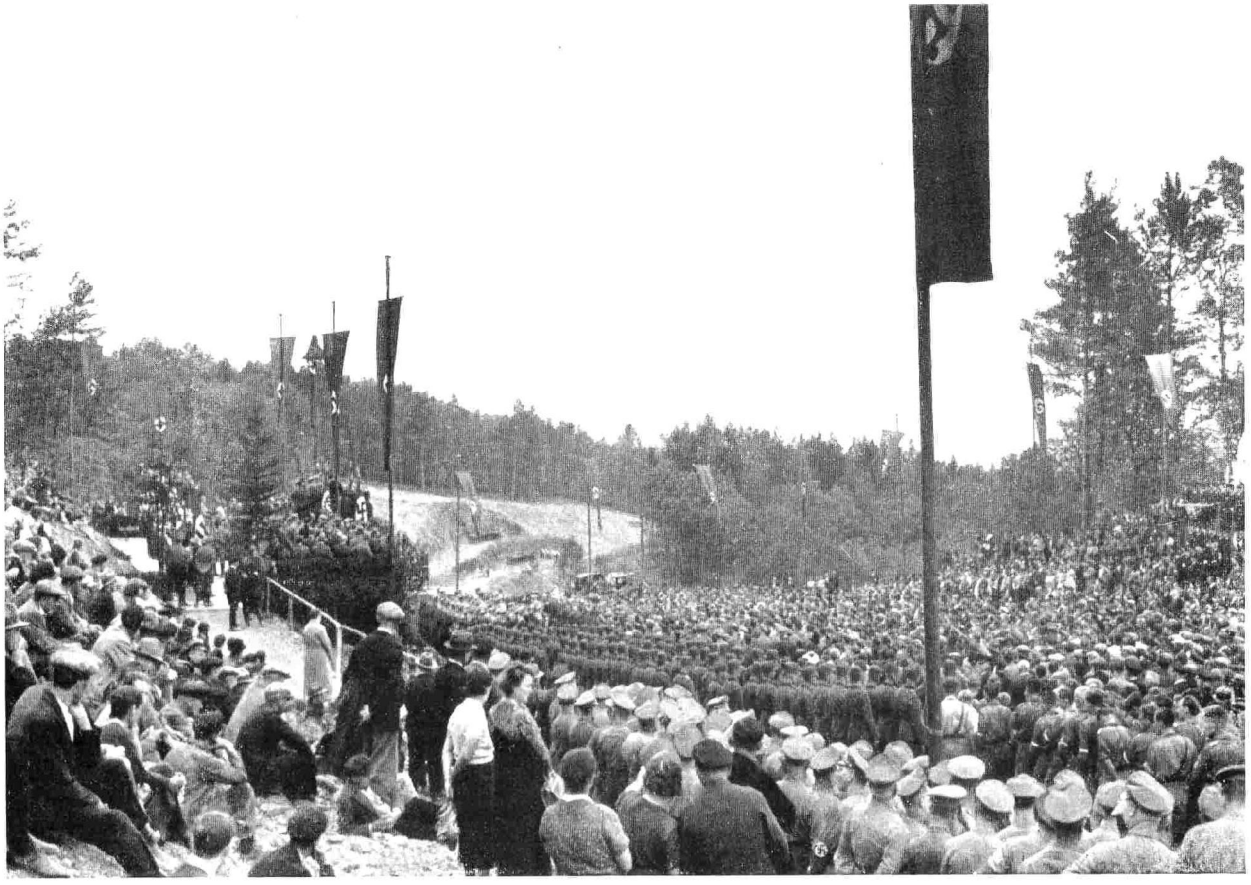
Brücke über das Waschmühltal bei Kaiserslautern. Bauart: Betonpfeiler mit Hausteinverkleidung aus rotem Pfälzer Buntsandstein, Gewölbe aus Buntsandstein. Gesamtlänge 263,4 m, Weite der zehn Öffnungen je 22,7 m


Grundnetz
Ergänzungen
zum Bau freigegeben
Erdkörper
Betondecke
Teer-u. Bitumendecke
Pflasterdecke
dem Verkehr übergeben
Pforzheim
Ludwigsburg
Engelbergtunnel
Rohrtalbrücke
Stuttgart
Sulzbachbrücke
Neckarbrücke
Albaufstieg
Albabstieg
Donaubrücke
Ulm
Lechbrücke
Augsburg
JAGST KREIS
SCHWARZWALD KREIS
DONAU KREIS
SCHWABEN
Bodensee

Oberste Bauleitung • Bauabteilung ⊖ Einfahrt

Karlsruhe—Stuttgart—München—Salzburg und Deutsche Alpenstraße

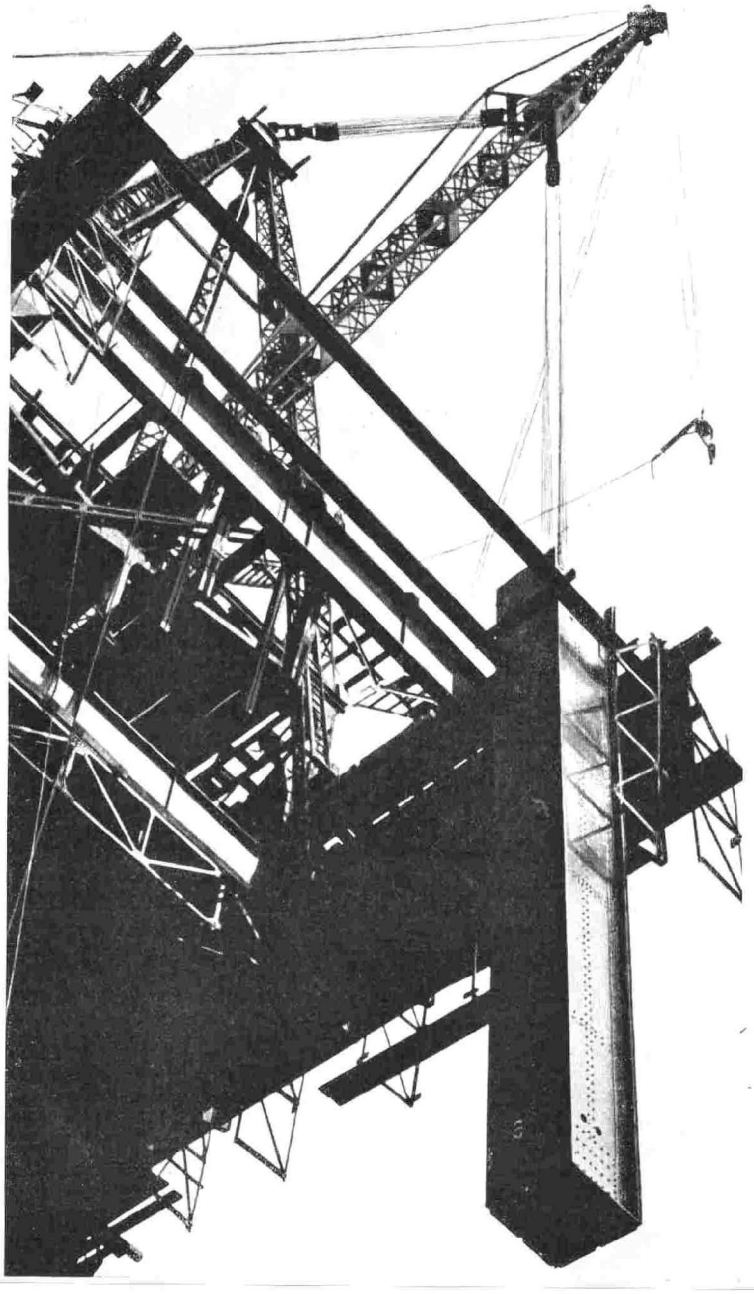


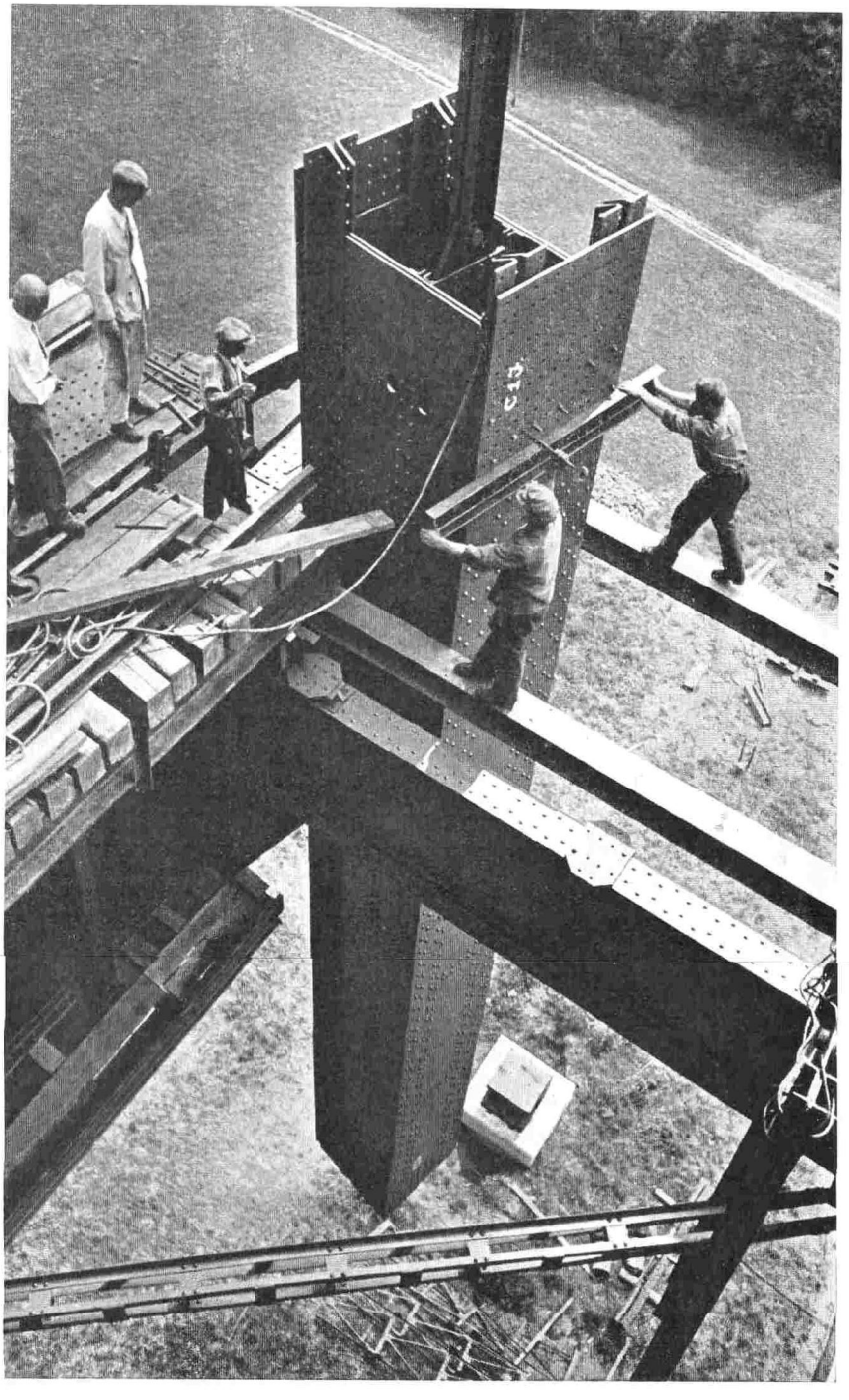


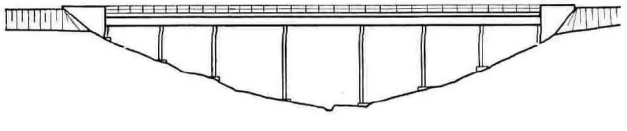
Reichsorganisationsleiter Dr. Ley eröffnet am 11. Mai 1936 die Unfallverhütungsaktion im Baugewerbe mit einem Reichsbetriebsappell auf der Reichsautobahnbaustelle am Reisberg bei Heilbronn. Die Rede Dr. Leys wurde auf sämtliche Baustellen im Reich für die versammelten Belegschaften übertragen.

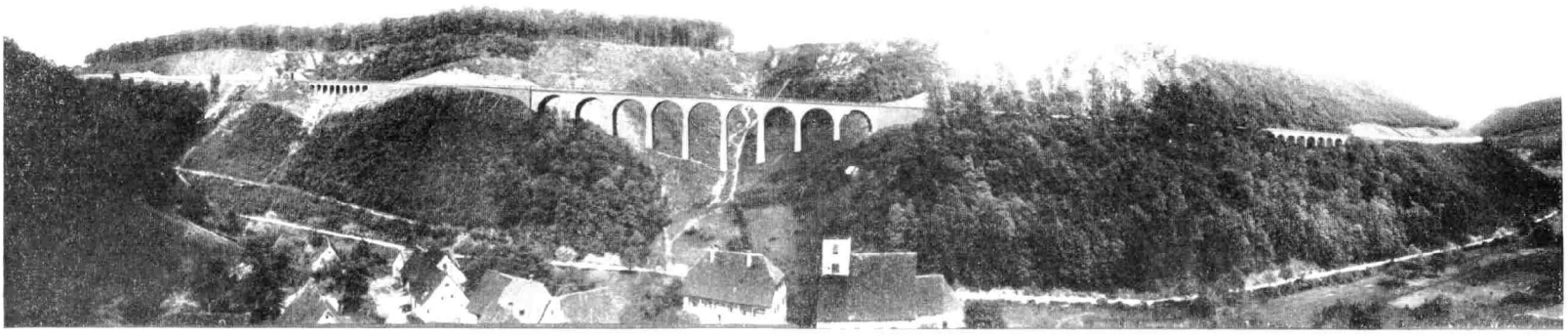
Engelberg-Tunnel der Reichsautobahn Stuttgart — Heilbronn westlich Stuttgart. Gesamtansicht der Baustelle mit den Sohlstollen der beiden getrennten Tunnelröhren, die rund 300 m lang sind.

Aufstellung der Stahlkonstruktion für die Brücke über das Sulzbachtal

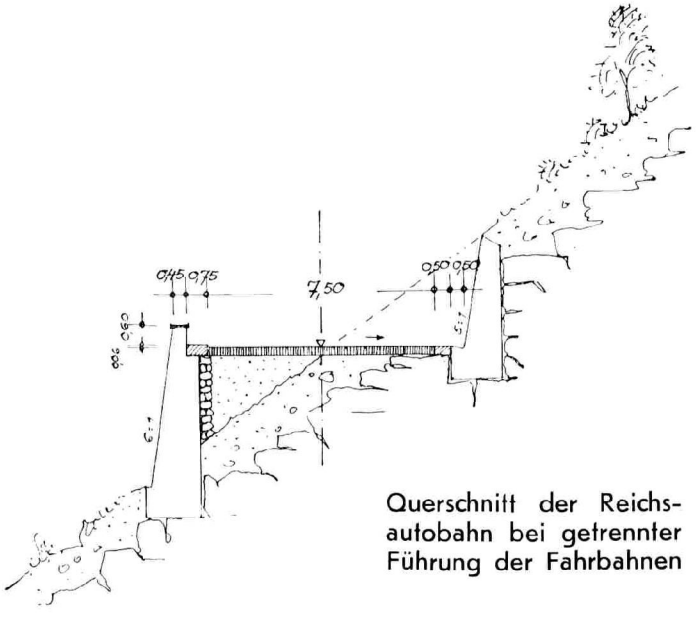




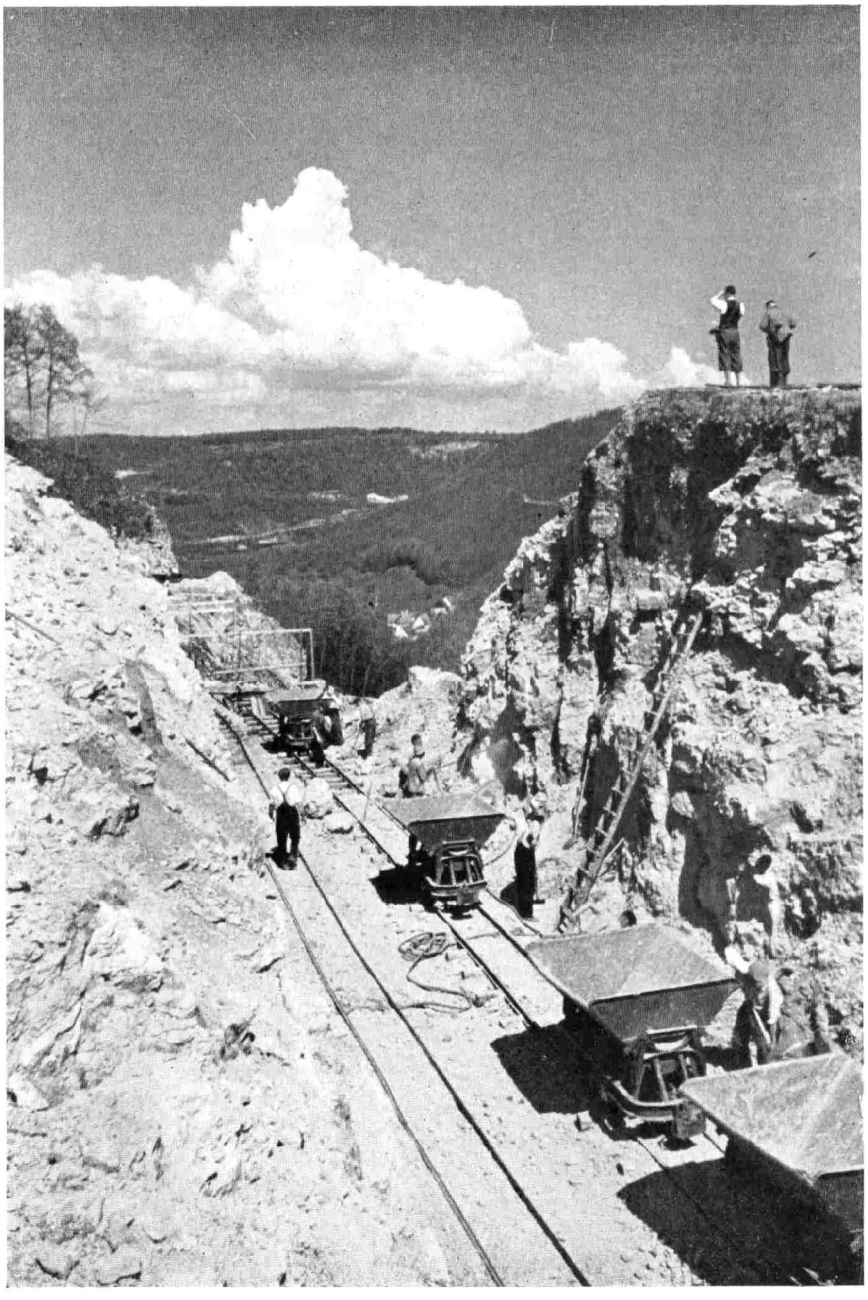




Die Reichsautobahn in den Steilhängen der Schwäbischen Alb

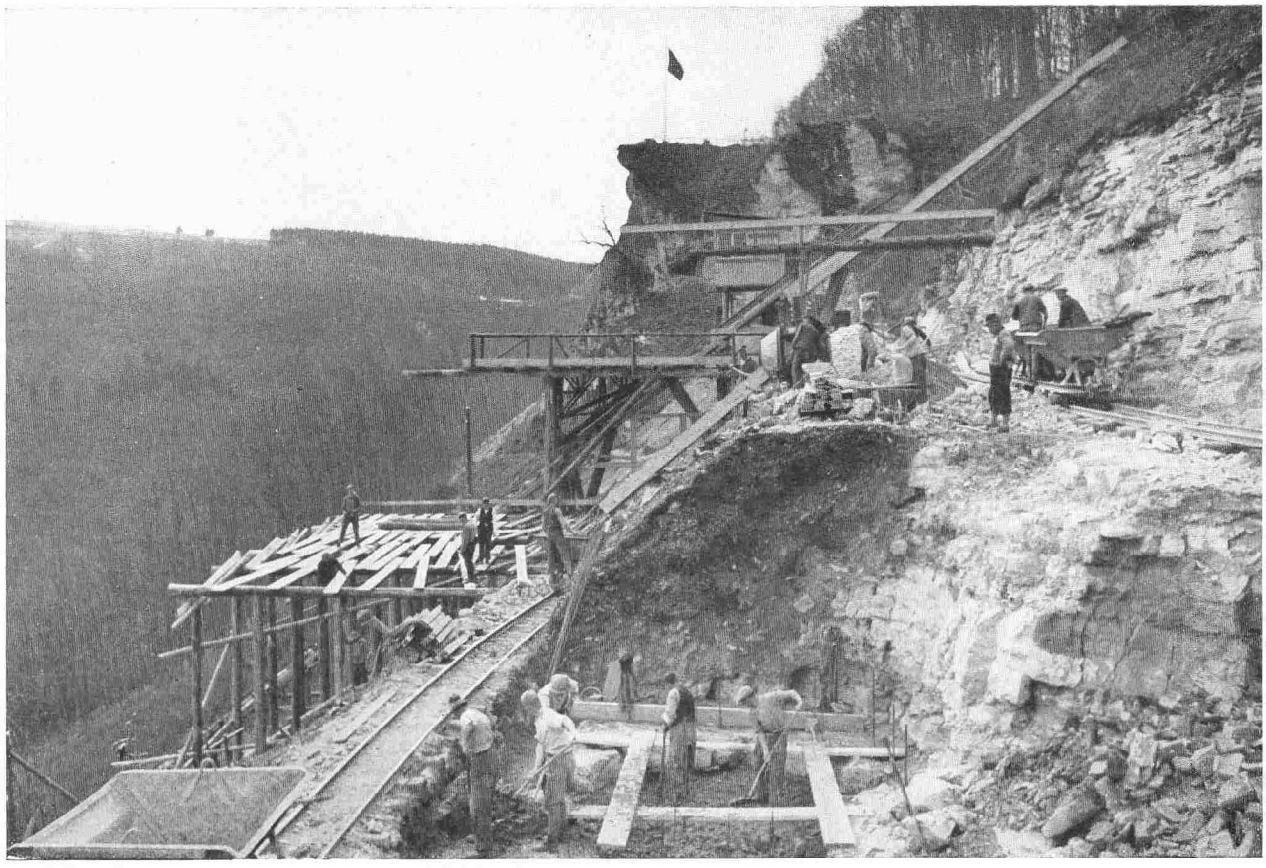


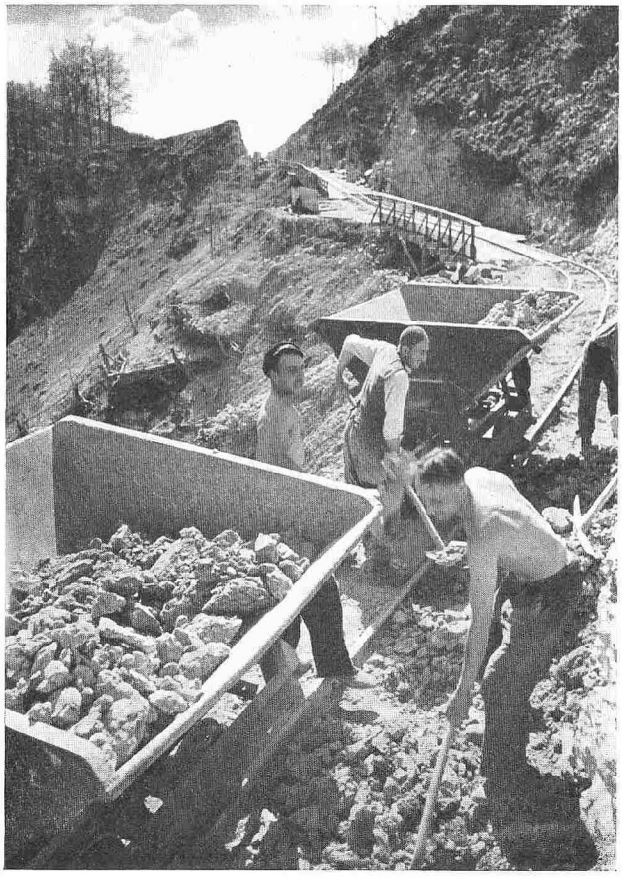
Querschnitt der Reichsautobahn bei getrennter Führung der Fahrbahnen



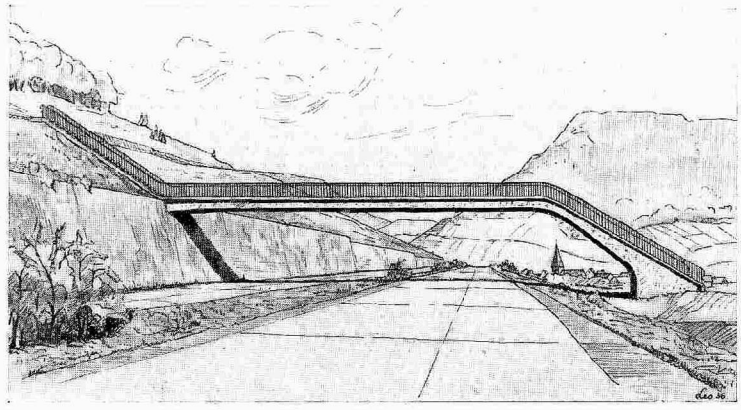
Einstieg in den Drachensteiner Hang

Felsarbeit





Entwurf eines Fußgängersteges über die Reichsautobahn bei Gruibingen in der Schwäbischen Alb. Der Steg paßt sich der Böschung an und läßt den Ausblick von der Autobahn auf die Gebirgslandschaft frei



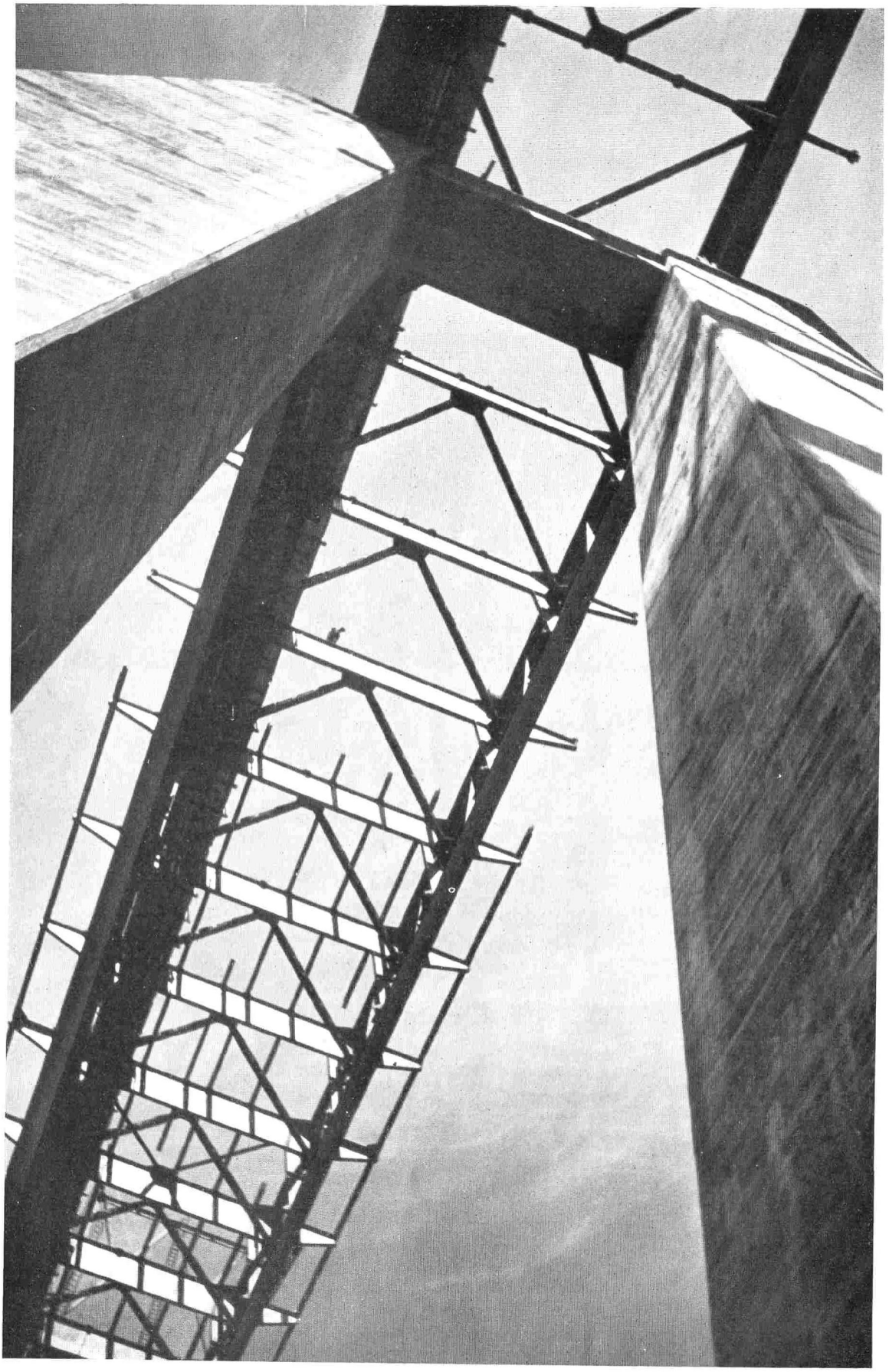
Königlicher Platz zu München
mit der Ewigen Wache

Im Zusammenhang mit dem Anschluß Münchens, der Hauptstadt der Bewegung, an die Reichsautobahn werden die Hauptstraßenzüge der Stadt den Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechend neu gestaltet. Die beiden Ludwigsbrücken wurden neu gebaut. Der Führer bei der Eröffnung der neuen Ludwigsbrücke Anfang November 1935.

Als zweite Teilstrecke wurde die Reichsautobahn zwischen München und Holzkirchen am 29. Juni 1935 für den Verkehr freigegeben. Die Einfahrt der Strecke München—Salzburg in Ramersdorf bei München während der Eröffnungsfeier

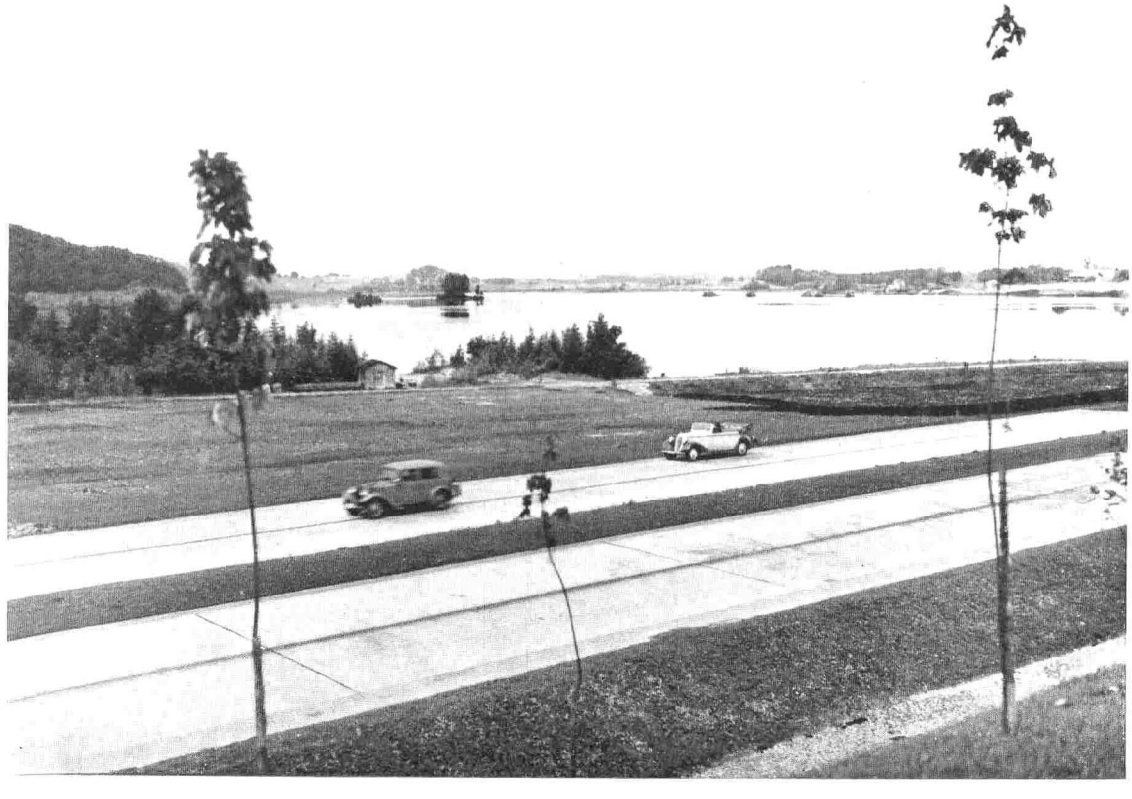
Gedenkstein der Eröffnung der Arbeitsschlacht 1934 durch den Führer auf der Baustelle der Reichsautobahn bei Unterhachingen

Der Führer grüßt nach der Eröffnung der Strecke die Arbeiter der Reichsautobahn während der Vorbeifahrt an der Einfahrt Holzkirchen.

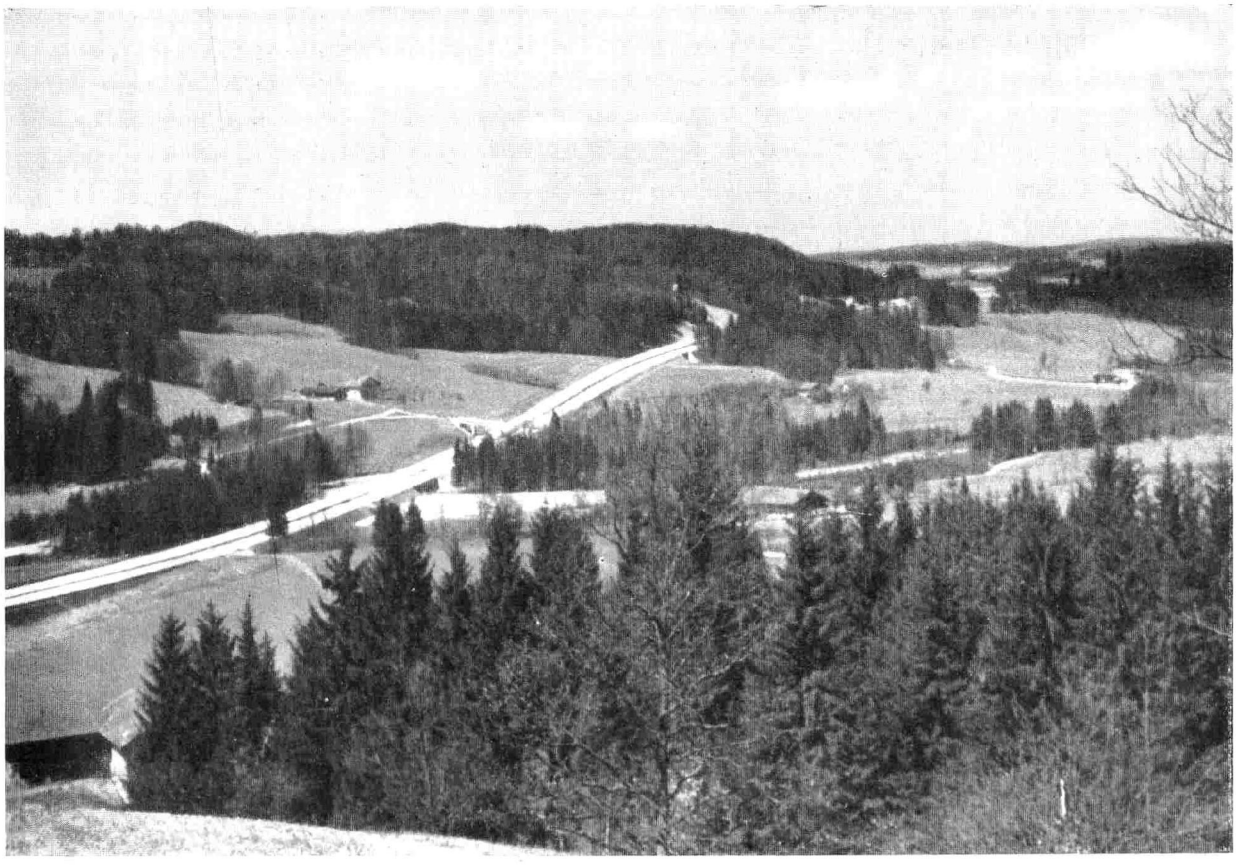


Größe und Schönheit des Werkes. Mangfallbrücke im Bau. Blick pfeileraufwärts gegen die Brückenträger

Parkplatz an der Mangfallbrücke während des Ausflugsverkehrs. Bei einer Zählung am 22. März 1936 wurden auf der Strecke 6339 Kraftfahrzeuge festgestellt. An diesem Tage haben zwischen 18 und 20 Uhr 1786 Wagen die Reichsautobahn in der Richtung nach München benutzt.

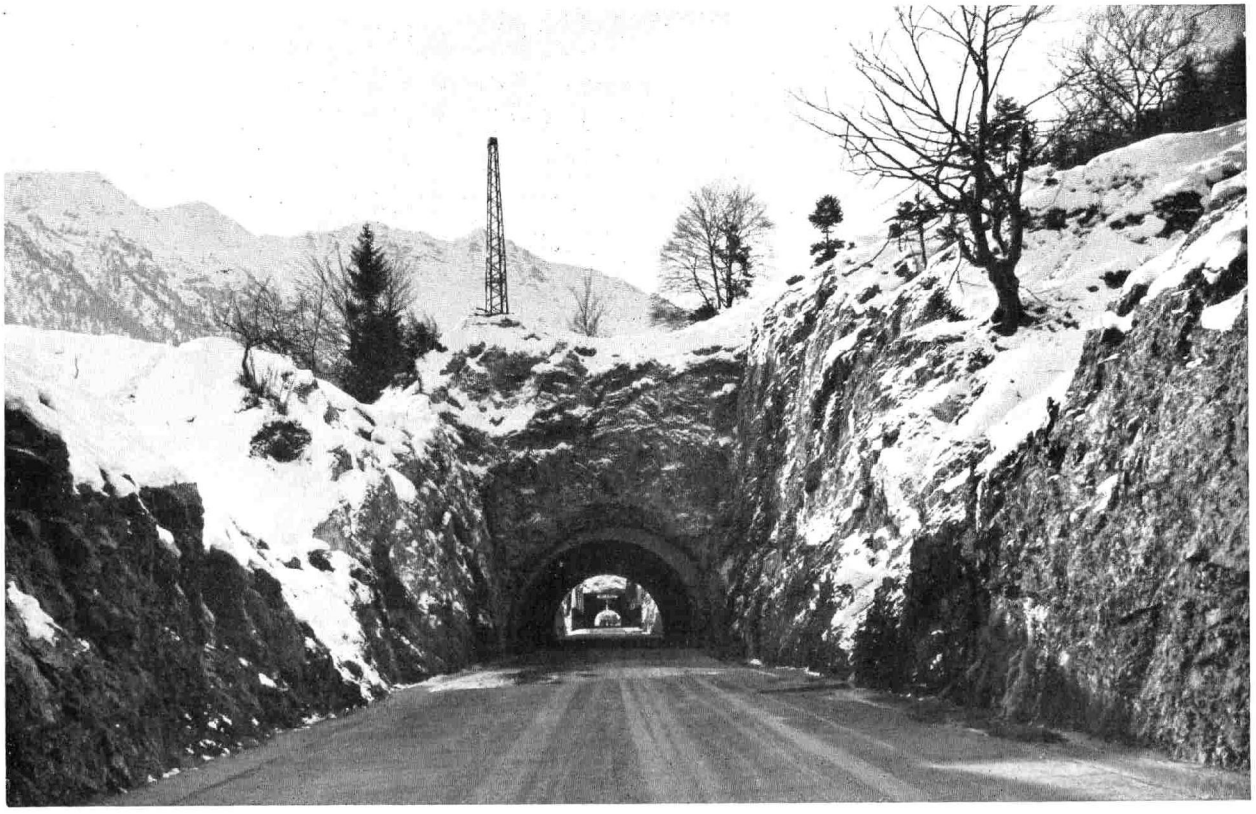


Am Seehamer See

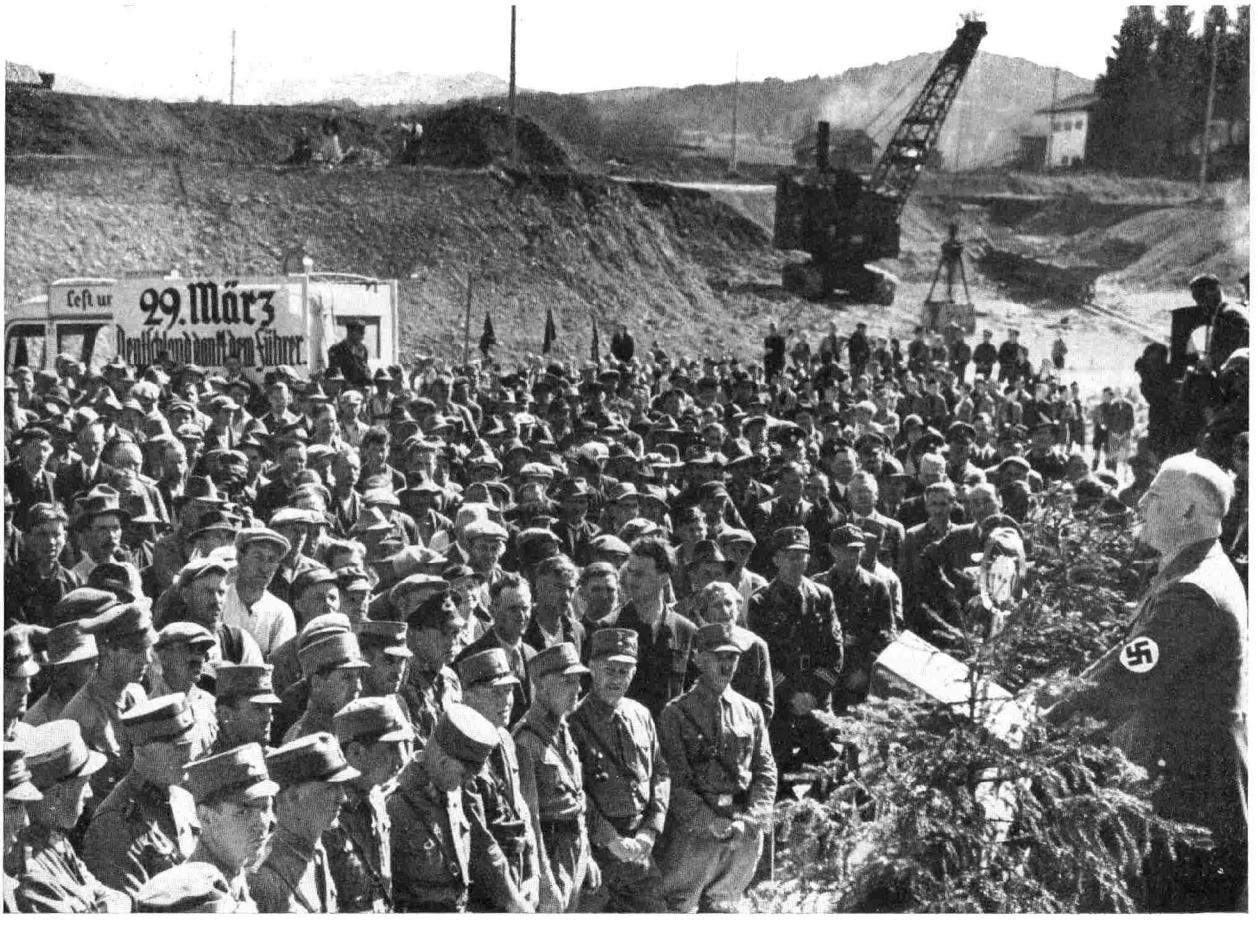


Blick auf den großen Schwung der Reichsautobahn durch das Leitzachtal

Vom Irschenberg in weitem Bogen hinab ins Weitmoos



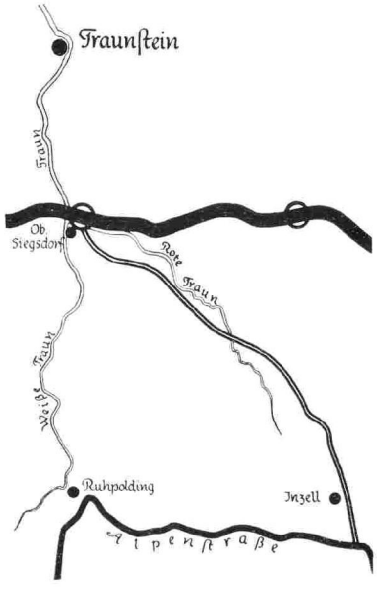
Um zu den Kampfstätten der Olympischen Winterspiele 1936 eine zweckmäßige und schöne Zufahrt zu schaffen, wurde die Reichsstraße zwischen München und Garmisch-Partenkirchen ausgebaut. Am Schlußtag der Spiele wurde die Straße in beiden Richtungen von 6719 bzw. 7049 Kraftfahrzeugen benutzt. / Tunnelstrecke bei Eschenlohe



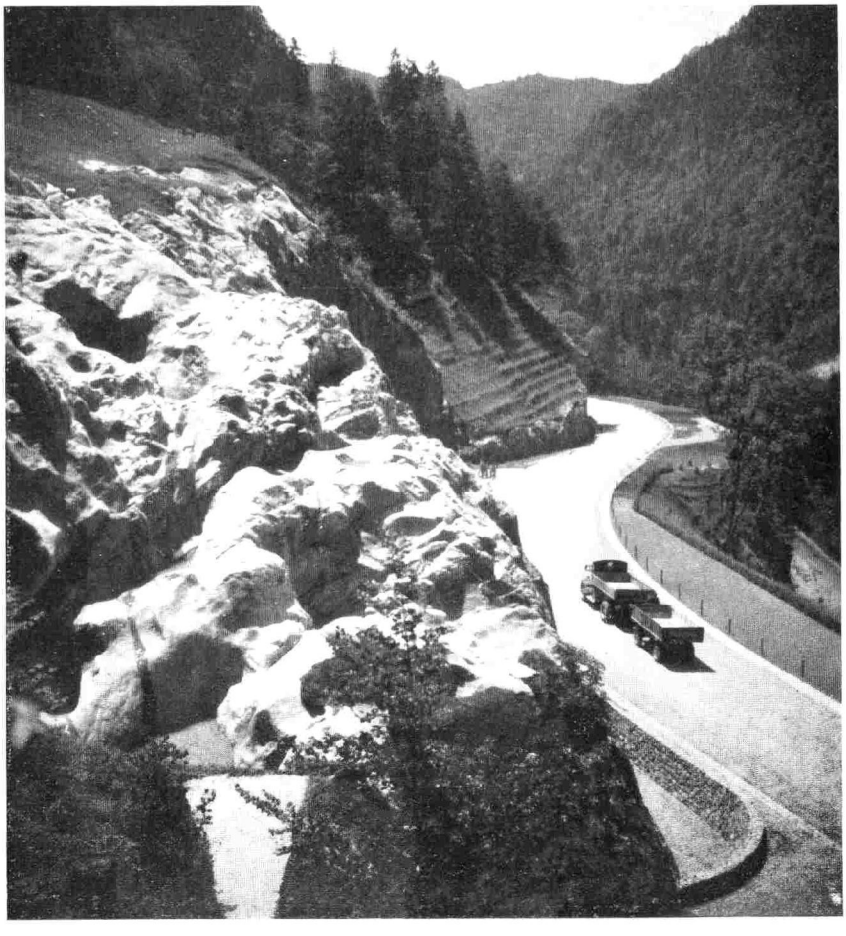
Gauleiter Adolf Wagner spricht zu den Arbeitern an einer Baustelle der Reichsautobahn in einer Kundgebung für den 29. März 1936. Deutschland dankt dem Führer für die Wiederherstellung der deutschen Ehre und Gleichberechtigung

Der Führer mit Generalinspektor Dr. Todt auf einer Baustelle der Deutschen Alpenstraße

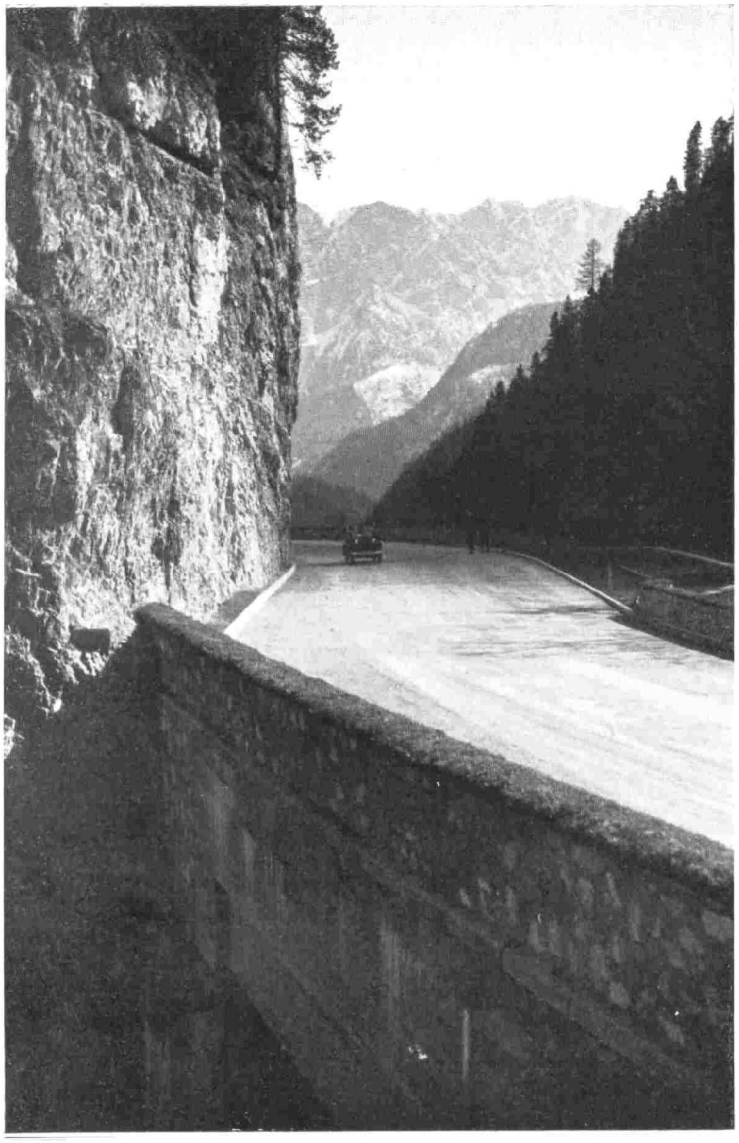
Die Zufahrt von der Reichsautobahn zum östlichen Teilstück der Deutschen Alpenstraße



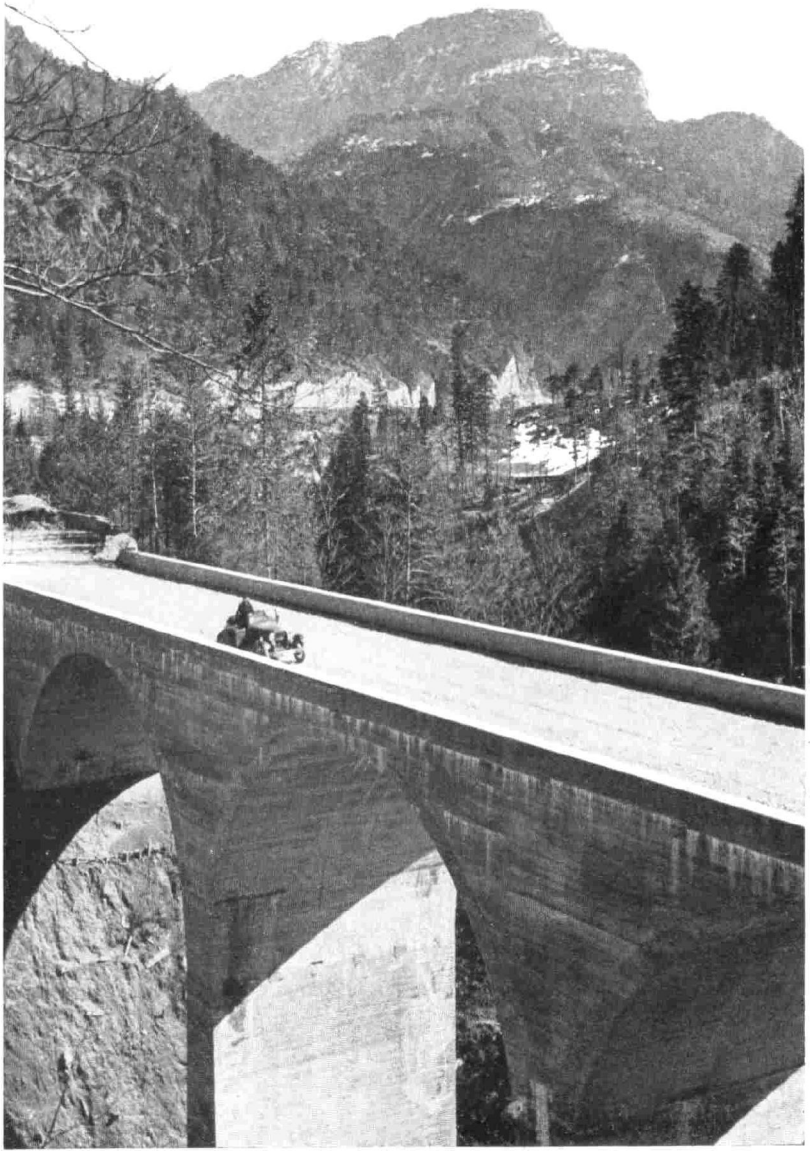
Die Deutsche Alpenstraße führt am Nordrand der Alpen entlang von Lindau bis Berchtesgaden. Durch den Ausbau vorhandener Straßenzüge und den Bau neuer Strecken, die mehrfach eine Höhe von weit mehr als 1500 m erreichen, wird ein fast 500 km langer zusammenhängender Zug einer Kraftwagenstraße von hervorragender Schönheit geschaffen.



Gletschergarten an der Deutschen Alpenstraße bei Inzell, beim Bau der Straße freigelegt und zugänglich gemacht

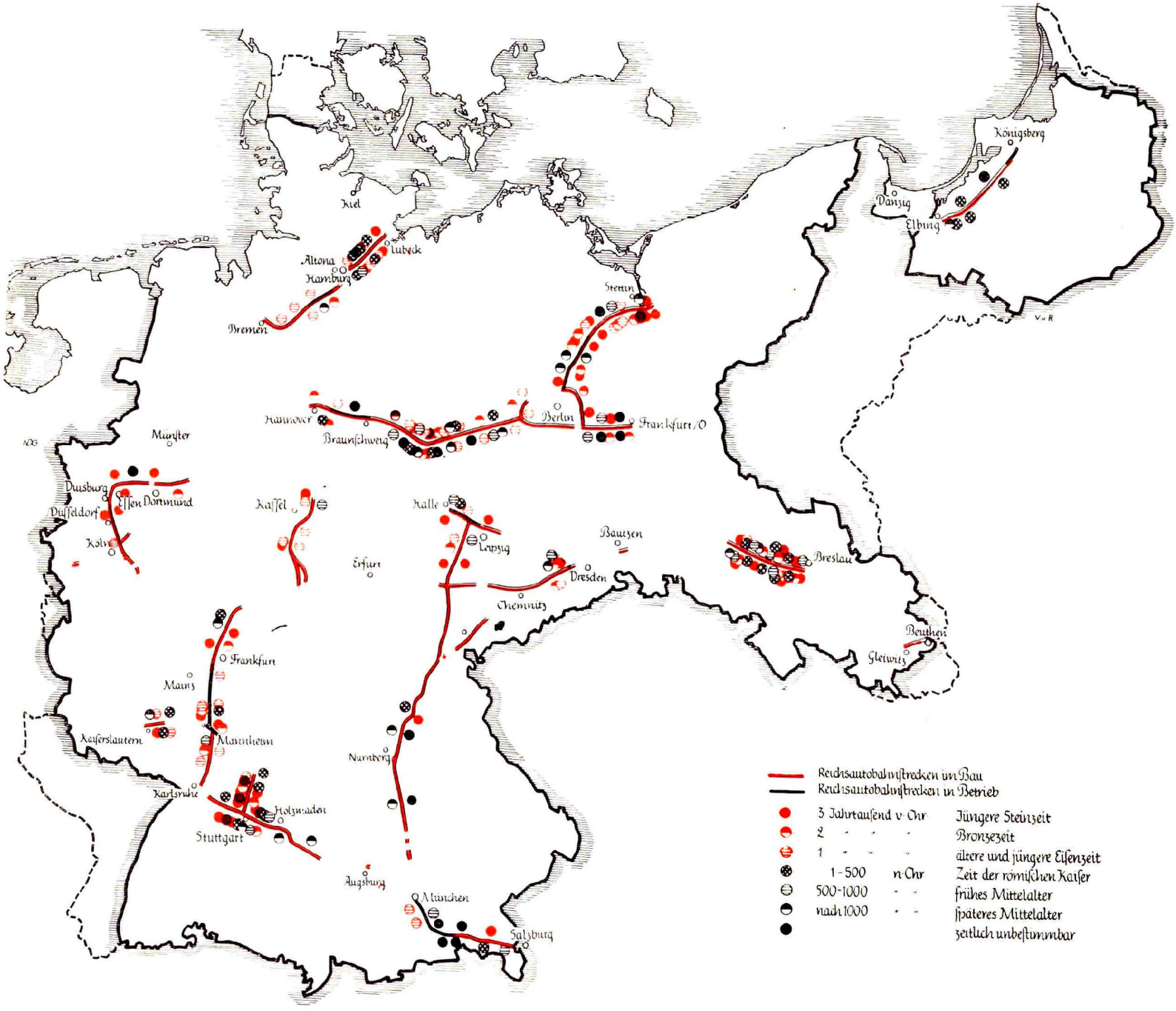


Deutsche Alpenstraße zwischen Inzell und Mauthäusl



Pfannlochbrücke an der Deutschen Alpenstraße bei Mauthäusl

Bodenfunde beim Bau der Reichsautobahn



Bei den Erdarbeiten an der Reichsautobahn werden zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht. Die Fundstücke werden in planmäßiger enger Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Stellen sorgfältig ausgegraben und als — oft sehr wertvolle — Kulturdenkmäler für die Vor- und Frühgeschichte des deutschen Volkes erhalten und ausgewertet.

Die Bildvorlagen stellten zur Verfügung:

Atlantik Photo G. m. b. H., Berlin: S. 42, 73 oben.
Bayer. Bildbericht M. Fischer, München: S. 22 oben.
Deutsche Presse-Photo Zentrale, Berlin: S. 26 oben.
Hans Dietrich, München: S. 92 unten.
T. Franke, Frankfurt/M.: S. 71 unten.
A. & E. Frankl, Berlin: S. 24 oben rechts, 27.
Foto Görtz, Dresden: S 54 unten.
Kurt Hege, Essen: S. 46 unten, 47 unten.
Willy Hof, Berlin: S. 26 unten.
Heinrich Hoffmann, Berlin: S. 7, 8, 87, 88 oben rechts, unten, 93 oben, 94 oben.
Karl Jakobi, Stettin: S. 28 oben links.
Dr. Klein, München: S. 92 oben.
Max Löhrich, Leipzig: S. 20 oben rechts.
Mauritius Verlag (Aufn. Dr. Wolff), Berlin: S. 76 unten.
OBK Altona: S. 38 unten, 39 oben, 40, 41.
OBK Berlin: S. 25 unten.
OBK Breslau: S. 18, 19 oben links.
OBK Dresden: S. 55, 57 oben.
OBK Frankfurt: S. 71 oben, 77 oben, 79 oben links, unten.
OBK (R. Ilsemann), Hannover: S. 35 unten.
OBK Kassel: S. 70 oben.
OBK Köln: S. 48.
OBK Königsberg: S. 15, 21 unten.
OBK (A. Hudelmaier), Stuttgart: S. 22 unten, 82, 84, 85, 86.
Hermann Pieck jr., Magdeburg: S. 33 unten.
Presse-Bild-Zentrale, Berlin: S. 50 oben, 88 oben links, 94 unten.
Hans Pusen, Hannover-Waldheim: S. 36.
Herbert Rost, Darmstadt: S. 72 oben.
Foto Saebens, Worpswede: S. 38 oben, 39 unten.
Erika Schmauss, München: S. 90 oben, 91, 93 unten.
Städt. Tiefbauamt, Mannheim: S. 77 unten.
Volk und Reich Verlag (Aufn. Else Hege), Berlin: S. 14, 20 oben links, 21 oben, 24 oben links, 25 oben, 28 oben rechts, unten links, 29, 32, 34, 35 oben, 44 oben, 45 oben, 46 oben, 47 oben, 49 oben, 50 unten, 51, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67.
Weltbild G. m. b. H., Berlin: S. 90 unten.
Werkphoto: S. 19 oben rechts, unten, 56 oben.
Foto Wasow, München: S. 83, 89.
Dr. Paul Wolff, Frankfurt/M.: S. 28 unten rechts, 72 unten, 73 unten.
Foto Wugk, Wilsdruff: S. 56 unten, 57 unten.